

Ni Espanya ni França

No sols l'Estat espanyol posa traves al corredor mediterrani, sinó que també la República francesa opta per altres prioritats. El repte de la cessió de sobirania dels estats de la Unió Europea es fa palesa quan es mostren reticents a seguir les directrius marcades des de Brussel·les.

Per a anar fins a França en tren, o per a venir des d'allà fins aquí, no n'hi ha prou d'agafar un tren, sinó que en calen dos. A hores d'ara, cal continuar fent la parada de rigor a l'estació de Figueres-Vilafant, i allà poder fer el transbordament obligat i agafar el comboi operat per SNCF o RENFE en funció de quin sigui el trajecte. Hi ha problemes pel que fa a l'homologació dels trens de cada empresa per a circular a la xarxa de l'altre país, fet que retarda encara més la posada en funcionament de nous serveis directes. Una connexió catalano-francesa, doncs, que no sols pateix retards –tant per culpa de l'Estat espanyol com per culpa del govern francès–, sinó també deficiències.

Els problemes d'homologació que cal solucionar tenen a veure especialment amb la compatibilitat per a circular per vies amb diferents electrificacions, sistemes de senyalització i sistemes de seguretat amb totes les garanties. Unes deficiències que no sols són espanyoles, sinó que són recíproques, és a dir, que pateixen tant els trens espanyols a França com els trens francesos a Catalunya. Totes dues companyies, SNCF i RENFE, asseguren que estan treballant per a resoldre-ho. No obstant això, un anunci de la companyia de ferrocarrils francesa apuntava que la solució arribaria abans d'aquest mes de setembre. I no ha arribat.

La situació actual de les infraestructures també deixa molt a desitjar. De tot el recorregut, només hi ha en servei els trams de TGV –alta velocitat francesa– de Nimes-Lió-París i el de

TAV de Madrid-Barcelona-Perpinyà, aquest darrer servei operatiu només des de gener d'aquest mateix any. El tram de TGV entre Perpinyà i Montpeller encara es troba en fase d'estudi del traçat i el que ha d'unir Montpeller i Nimes està pendent de l'inici de les obres. Mentrestant, per a cobrir el trajecte entre Perpinyà i Nimes, s'ha de circular per una línia de ferrocarril convencional.

Aquesta tardor, els governs espanyol i francès han d'anunciar quan es posaran definitivament en funcionament els serveis directes. De totes maneres, per a la Generalitat arribarà tard i és sorprenent que, amb tota la infraestructura feta, els dos sistemes no siguin compatibles. I més quan s'ha demostrat, amb el túnel del Pertús com a exemple, que amb una voluntat política compartida es pot treballar conjuntament per a tirar endavant la connexió entre Catalunya i França de manera ràpida. Rere aquesta connexió calen uns bons acords comercials que vinculin les dues companyies ferroviàries. Uns acords que, a més a més, també haurien ajudat a facilitar aquests serveis.

La Generalitat denuncia que, a banda dels diversos problemes tècnics derivats de la manca d'harmonització d'aquests elements tècnics, també hi ha un cert proteccionisme tant per part de l'Estat espanyol com per part de l'Estat francès respecte a les seves companyies públiques de ferrocarril, RENFE i SNCF, quan en teoria s'hauria d'estar teixint una aliança per a oferir serveis conjunts a tots dos estats. I als problemes d'homologació i de proteccionisme, se suma



EL TEMPS



EL TEMPS

A hores d'ara, cal fer encara la parada de rigor a l'estació de Figueres-Vilafant, per a poder fer el transbordament obligat i agafar el comboi operat per SNCF o RENFE.



una liberalització incompleta dels serveis de transport de passatgers de l'Estat espanyol –que hauria de permetre a SNCF oferir serveis aquí– i el retard del tram d'alta velocitat entre Perpinyà i Montpellier, que l'Estat francès ajorna a passat l'any 2030.

El problema dels estats és que no semblen disposats a cedir part de la seva sobirania a la Unió Europea, sinó que anteposen els seus interessos particulars per davant dels interessos generals europeus. No sols és el cas d'Espanya, sinó que també és el cas de França. I les infraestructures, que travessen i afecten l'economia de diversos països, requereixen un govern global, que existeix però no exerceix com a tal. Per tant, si aquest ens supraestatal fixa unes prioritats, com ho ha fet amb el corredor mediterrani, aquestes haurien de ser respectades pels seus estats membres. Potser la UE hi haurà de destinar més diners per a complir les seves metes,

com si fos el pretès govern federal, però la resta hauran de fer-ne cas.

Tot plegat, segons la Generalitat, posa de manifest que ha de ser la Unió Europea qui ha de fer valer el seu paper quan s'ha decidit que hi ha uns corredors ferroviaris prioritaris a Europa, entre els quals es troba l'eix mediterrani. Ha de treballar conjuntament amb els estats, les regions i el sector privat perquè es compleixin els terminis i prioritats i no es posin pals a les rodes. Les infraestructures europees, com a mínim, han de ser gestionades des d'Europa, fet que ha de permetre eliminar encara més fronteres dins la unió política i econòmica que és el continent.

No obstant això, la demanda no es limita solament a reforçar el paper de la Unió Europea com a gestor de les infraestructures. També cal una forta participació de les regions per on passen les infraestructures, que s'han d'encarregar de garantir la bona con-

nectivitat amb els punts d'activitat més importants i amb els principals nodes logístics. I, en darrera instància, i no menys important, les empreses també han de tenir veu en aquest assumpte, que són les que generen l'activitat econòmica que ha de fer rendible la mateixa infraestructura. Sense la seva participació, res no tindrà sentit.

Reticència francesa. “Per a parlar d'aquest corredor [el mediterrani] s'ha de conèixer el que existirà més enllà dels Pirineus”, va escriure aquest juliol Gregorio Martín, professor de la Universitat de València, en l'article “No habrá corredor” a les pàgines del diari *Levante-EMV*. S'ha de saber què hi passa i què s'hi cou, a l'altra banda de la serralada. I a França, amb un pressupost que s'ha hagut de retallar, les urgències i necessitats són diferents de les del govern català. Mentre a Catalunya impliquen la connexió amb



L'Estat espanyol i l'Estat francès haurien d'estar teixint una aliança per a poder oferir serveis conjunts a banda i banda de la frontera.

França del corredor mediterrani, l'Estat francès ha ajornat temporalment aquest projecte perquè no té tanta prioritat com d'altres inversions.

Sembla que tots els governs han de combatre contra el que anomenen l'"herència" de l'executiu anterior. També és el cas de François Hollande, que, en arribar al poder, es va trobar un paquet de 75 grans projectes de transport per als propers 25 anys amb un pressupost total de 245.000 milions d'euros. Una xifra desmesurada per als temps que corren, que s'havia de racionalitzar i adaptar al context econòmic. Així doncs, a finals de juny d'aquest any, va arribar un informe ("Mobilité 21"), encarregat pel govern francès i realitzat per una comissió integrada per sis parlamentaris i quatre experts qualificats, que establia quines eren les prioritats de l'Estat francès en matèria d'infraestructures a curt, mitjà i llarg terminis.

En aquest informe s'establien tres categories pel que fa a la projecció temporal, on el corredor mediterrani no aconsegueix una posició prioritària respecte a la resta. En una primera fase, abans de l'any 2030, només s'executaran uns quants dels projectes inicials.

No és fins la segona fase, entre els anys 2030 i 2050, on es troba la continuació del corredor mediterrani —el famós tram entre Perpinyà i Montpeller—, com també el corredor atlàntic entre Hendaia i Bordeus. Per a la fase posterior a 2050 queden altres projectes com el corredor central a través de Canfranc (Aragó), encara que tot fa indicar que serà rebutjat pel seu alt cost econòmic i mediambiental, com ja ha fet Europa.

A tot això, cal afegir-hi que França té un sistema de concertació de les infraestructures força més lent que l'espanyol. No és per incompetència, sinó perquè hi ha un procés previ de diàleg, reflexió, consens, estudi econòmic, etc. Fa endarrerir el mateix procés però és la seva garantia perquè no passin coses com les que passen a Espanya amb les línies d'alta velocitat sense passatgers. Precisament a partir d'aquesta planificació, fruit de l'estudi i la reflexió, és com s'ha descartat el tram entre Perpinyà i Montpeller com a prioritari pel que fa al seu retorn econòmic i social i la seva concertació.

Tot plegat es contradiu amb la voluntat de la Unió Europea que el corredor mediterrani estigués enllestit abans del

2030. Un nou xoc que evidencia la reticència dels estats a cedir poder decisor a la unió política. La governança, en molts aspectes, especialment en les infraestructures, no és compartida, tot i que sí que ho són les mateixes infraestructures. O no és tant com seria desitjable. El mateix passa quan l'Estat espanyol prioritza el corredor central malgrat els nombrosos avisos de la UE, que el descarten i aposten per l'eix mediterrani.

No sols és Espanya qui posa traves a l'execució i desenvolupament del corredor mediterrani, sinó que des de França tampoc no es valora amb tanta urgència el que Brussel·les considera una de les infraestructures ferroviàries prioritàries del continent. Segurament l'àmbit de les infraestructures, i el corredor mediterrani en aquest cas, faran evident la doble vara de mesurar dels estats de la Unió Europea, que, mentre demanen més unió i governança europees, es mostren reticents a cedir sobirania i poder polític. Aquest és un dels grans reptes que haurà d'encarar l'Europa comunitària i que el corredor mediterrani exemplifica.

Nicolás Tomás