

“Les infraestructures del corredor han de créixer a mesura que les necessitem”

Aquest 19 d'octubre vinent es compleixen dos anys des que la Unió Europea va declarar eix prioritari de transport el corredor mediterrani ferroviari. Fem un repàs del que s'ha aconseguit en aquest temps amb Ricard Font i Hereu (la Seu d'Urgell, 1971), secretari d'Infraestructures i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya.

El conseller Santi Vila es va manifestar satisfet amb les inversions de l'estat en matèria de corredor mediterrani. Manteniu aquesta satisfacció, ara que heu tingut temps de mirar els ets i els uts dels pressupostos?

—Pel que fa al corredor mediterrani, estem relativament satisfets. Amb les inversions pressupostades, es manté el compromís de resoldre el tram de via única entre Vandellòs i Tarragona. D'una altra banda, el tercer fil entre Castellbisbal i Tarragona està en vies de resoldre's. També es posen diners per als accessos ferroviaris al port de Barcelona i es confirma la voluntat de connectar el tercer fil al port de Tarragona. Per tant, tot indica que s'avança en la direcció adequada, que es compliran els terminis i per a 2015 disposarem del tercer carril des del País Valencià a la frontera.

—Aquesta setmana es compleixen dos anys des que la Unió Europea va declarar el corredor mediterrani ferroviari de mercaderies com un eix prioritari de transport. Aquella declaració va despertar moltes expectatives, en la mesura que significava una salvaguarda. S'han acomplert aquestes expectatives?

—Crec que en aquell moment es va fer una feina de reivindicació econòmica i estratègica molt potent des de

tots els territoris que formen part del corredor mediterrani. El reconeixement europeu ha acabat de consolidar una aposta que el govern espanyol no sempre havia tingut del tot clara. A hores d'ara ningú discuteix que el corredor mediterrani és una via amb molt de potencial i que, per tant, cal dotar-la de les infraestructures logístiques que li són adients. A hores d'ara, la inversió en aquesta infraestructura és indiscutible.

S'ha demostrat que s'estava cometent un error quan en el passat no se li va prestar tota l'atenció que es me-

reixia. Ja el Banc Mundial a la dècada dels setanta va posar l'èmfasi en la necessitat de dotar de bones infraestructures aquest corredor. D'aquella crida d'atenció és fruit l'autopista A7. Ara ha estat la UE qui ha cridat l'atenció sobre la necessitat d'una infraestructura que té tota la lògica econòmica. A això cal sumar-hi la instal·lació d'empreses internacionals que són conscients del potencial d'aquest corredor i d'aquesta regió. Si volem ser la porta logística del sud de la Mediterrània, cal que ens dotem de les infraestructures adequades.

—Després de declarar-se eix prioritari encara vam veure com Foment insistia a Europa sobre la necessitat de finançar també el corredor central, que suposava foradar els Pirineus. A aquestes alçades, considera que s'han esvaït del tot esvaïts els dubtes respecte d'aquesta qüestió?

—Les discussions a l'entorn de les infraestructures han estat massa condicionades per qüestions alienes a la lògica econòmica. Les infraestructures han de servir per al desenvolupament econòmic dels territoris i la seva planificació s'ha de fer amb aquest objectiu últim. Posar infraestructures allà on no hi ha activitat provoca malbaratament de recursos públics perquè no generen el retorn que s'esperava. Aquesta és una lògica que s'hauria d'imposar en moments de restriccions com l'actual però també en moments de bonança. Hi ha tota una sèrie de factors que justifiquen la inversió en el corredor mediterrani i estic convençut que aquesta inversió també pot ser rendible per a Aragó. A més, no s'ha de perdre de vista que s'està fent una inversió molt realista, no maximalista com s'havia plantejat de bon començament. Arribats en aquest punt, crec que el més lògic, des d'Aragó, és deixar d'entestar-se en projectes com el corredor central i pensar en com connectar-se i traure-li tota la potencialitat al corredor mediterrani.



DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT

Dossier Euram

Això no obstant, no vol dir que en el futur potser puguem parlar del corredor central. Però, de moment, parlem de projectes realistes.

—La proposta primera del corredor mediterrani exigia disposar de doble via diferenciada per a pasatgers i mercaderies. Aquesta idea primera s'ha substituït pel sistema del tercer fil que permet que per una mateixa via circulen trens amb ample ibèric i ample europeu. Algunes veus critiquen que això suposa descafeïnar la idea del corredor mediterrani. S'ha descafeïnat o no?

—El que cal fer és adequar les infraestructures a les necessitats. No hem de perdre de vista que en aquest moment tenim una quota ferroviària del 3%, molt lluny dels cànons europeus. Així doncs, el que hem de fer nosaltres a hores d'ara és dotar les infraestructures perquè puguin traure les mercaderies de forma àgil i amb costos inferiors als actuals, per tal que siga competitiu. Si aquest sistema funciona —i això és el que esperem—, el creixement serà important i haurém de dimensionar la infraestructura.

A Catalunya hem fet una agenda del corredor mediterrani i l'hem feta a curt, mitjà i llarg terminis. Ara hem d'executar el curt termini i quan hi hagi un problema de congestió, hem de poder desdoblar i fer els trams que avui estan previstos com a vies segregades per a mercaderies. Amb els volums actuals, aquesta via segregada no ens cal.

—En quins trams s'ha avançat més i en quins trams, per contra, continuen mancant solucions i concrecions?

—Estem concretant bé les inversions que han d'eliminar el tram únic entre Vandellòs i Tarragona. En el tram entre Castellbisbal i Tarragona i els accessos als ports també estem avançant bé. Crec que en aquests moments el que ens queda és definir aquesta instal·lació del tercer fil entre Tarragona i Castelló.

—Una de les matèries en què més s'ha avançat és la de les connexions ferroviàries amb els ports. El port de Barcelona comptarà, a partir de 2015, amb ample de via ibèric i internacional, la qual cosa li permetrà desplaçar entre el 20 i el 25% de les seues mercaderies per tren. Això ha despertat suspicàcies a València,



DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT

on es considera que s'estan donant avantatges als ports catalans.

—En matèria de corredor mediterrani hi ha un discurs que hauria de fer forat: és bo que Barcelona, Tarragona i València competeixin, però alhora hi ha una complementarietat evident. Cal compartir estratègies comercials per fer-nos interessants de cara a les grans empreses de transport marítim. Si Barcelona guanya competitivitat, també en guanyen Tarragona i València perquè al final formen part del mateix eix de transport. I a l'inrevés. Cal que hi hagi, en definitiva, una complementarietat competitiva. Cal especialització i complementarietat des d'una gestió autònoma i independent.

—La pregunta, a hores d'ara, és si els diferents ports estan treballant en aquesta estratègia comercial conjunta. Perquè a voltes fa la sensació que no...

—Nosaltres treballem i treballarem en aquest sentit. Jo crec que és bona la gestió individualitzada perquè fa competitiu cadascun dels ports però també és bo que comparteixin coneixements,

experiències i estratègies perquè això ens fa més competitius a tots.

—Des de la Cambra de Comerç de Barcelona ja han advertit que, si el creixement en el transport de mercaderies segueix l'evolució esperada en el port, els accessos que s'estan habilitant ara podrien resultar insuficients. Què teniu a dir davant d'aquesta advertència?

—Tant de bo els accessos ferroviaris quedessin col·lapsats aviat, perquè això voldria dir que hem crescut més ràpid que no esperàvem. Cal no perdre de vista que ara com ara les infraestructures estan projectades de manera que es poden dimensionar i ampliar, si és que en el futur així escau. Però no hem de perdre de vista que en aquests moments la quota ferroviària encara és baixa. Ens cal créixer a poc a poc i ampliar, amb agilitat, a mesura que ho necessitem.

—El govern francès ha decidit retardar l'alta velocitat en el tram Perpinyà-Montpeller. Afectarà aquest retard el transport de mercaderies?



—A curt termini no perjudicarà però és evident que, si el volum creix de manera considerable, la paralització d'aquest tram sí que podria tenir conseqüències negatives. Perquè el nostre objectiu no és arribar a Perpinyà, sinó arribar al centre d'Europa.

En aquest assumpte, hi ha dos elements que s'han de tenir en compte: el primer és que França ha fet una reflexió a propòsit del retorn econòmic i social que li aporta aquesta infraestructura i ha pres, sobiranament, una decisió. En aquest punt és on la Unió Europea ha de fer més: en aquelles infraestructures que afecten la UE, aquesta hi hauria d'exercir una certa autoritat i compel·lir els governs a complir projectes que, si bé potser no tenen rendibilitat directa per al país en qüestió, sí que en tenen per al conjunt de la UE. És en aquest punt que cal reclamar més UE enfront de la sobirania pròpia en aquells assumptes que tenen a veure amb la competitivitat global d'Europa.

En aquest sentit, a través dels nostres eurodiputats hem fet arribar la nostra preocupació a propòsit d'aquest tema.

Els corredors cal prioritzar-los en funció dels interessos comuns de la Unió Europea.

—Al final, sou ostatsges de les decisions estatals, ara des de l'altra banda dels Pirineus.

—Aquest és un problema de governança. Ara bé, ha d'estar clar que si no es permet el desenvolupament de determinades regions es perjudica tot el conjunt. Si no es fan les inversions allà on són rendibles s'han d'acabar implementant polítiques de subsidiació, que són molt pitjors. Al final, si un territori pot ser competitiu, el que has de fer és donar-li instruments per a ser-ho. Des d'aquest punt de vista, les infraestructures no poden ser presoneres de criteris no econòmics.

—Un altre dels punts negres del corredor mediterrani que ha assenyalat la Cambra de Comerç de Barcelona és el tram entre Tarragona i Castelló. Agents econòmics i operadors adverteixen que eliminar l'ample de via ibèric en el tram de Vandellòs pot resultar perjudicial per a les mercaderies. En aquest cas, adverteixen, "el coll d'ampolla entre Tarragona i Castelló pel tram de Vandellòs encara serà més gran que l'actual". Com veieu aquesta problemàtica?

—S'ha de parlar amb els operadors perquè no es vegin perjudicats pels seus tràfics cap al sud. Estem treballant perquè el Ministeri de Foment i els operadors siguin i es posin d'acord en mesures que resulten pal·liatives dels efectes negatius que es poden derivar.

—Quina solució tècnica s'hi podria donar?

—La solució tècnica és difícil d'entomar perquè, al final, és una solució on s'ha de triar entre les vies o els trens. És en aquest punt que cal que s'arribi a un acord. Crec que els operadors i el Ministeri ho estan abordant.

—L'Ajuntament de Tarragona ha presentat un recurs de nul·litat contra el traçat del tercer fil que el Ministeri té projectat, ja que consideren que perjudica la ciutat. Com es pot resoldre aquest problema?

—Del que es tracta és de fer bé les coses. Hem parlat que el tercer fil en l'àmbit de Tarragona ha de ser provisional. Però mentre les mercaderies passen per l'entorn de Tarragona, cal vetllar perquè passin bé. Més enllà

dels recursos i de la via judicial, cal avançar en solucions amb el ministeri —com ja s'està fent— per fer compatible un pas per Tarragona que siga amable amb la ciutat però que arreplegui les necessitats que té el seu propi port. Estic segur que assolirem un punt de trobada. Estem redefinint alguns petits aspectes que tenen solució i crec que ens en sortirem.

—L'objectiu últim amb què es va impulsar el corredor mediterrani era convertir la façana mediterrània en la porta d'entrada de les mercaderies asiàtiques a Europa. De veritat ho considera un objectiu plausible, quan pel nord d'Europa entren ara com ara el 75% de les mercaderies?

—No tinc cap dubte que ho farem possible, a partir de criteris objectius. Al final hem de fer que els plans de negoci de les companyies internacionals vegin en Tarragona, València o Barcelona ports rendibles i ben connectats amb Europa. Si entrar per qualsevol d'aquests ports resulta més barat que fer el viatge fins a Amsterdam o Rotterdam, la quota de mercaderies del Mediterrani anirà creixent. Si la cadena logística no acaba de fer bé la seua feina, no ho aconseguirem. Cal que siguem competitius a nivell internacional. Si no ens fem atractius, perdrem la batalla.

—Hi ha veus que recorden que el corredor mediterrani és molt més que una infraestructura ferroviària. Ara que s'ha oficialitzat el reconeixement europeu a aquesta infraestructura, no és arribada l'hora d'anar un pas més enllà i que les Generalitats valenciana i catalana —que van demanar aquesta infraestructura plegades— establiren consensos de més alta volada?

—Crec que som capaços de treballar-hi i arribar-hi. Sempre és difícil, perquè això de complementar-se i competir sempre té les seves dificultats. Però quan et mires les coses des d'un punt de vista global, aquest corredor té interès en el seu conjunt i cal veure que, quan guanya València, també guanyen Barcelona i Tarragona. A base de ser tots més eficients, tots hi sortirem guanyant. Si ens distraiem en picabaralles internes, empobrim les nostres capacitats.

Violeta Tena