

# Corredor mediterrani: una victòria europea de Catalunya

La setmana passada el plenari del Parlament Europeu va aprovar definitivament el corredor mediterrani, dins del marc del nou reglament TEN-T que defineix les noves xarxes ferroviàries prioritàries de transport europees. L'aprovació va ser molt clara: 546 vots a favor, 104 en contra i 41 abstencions. Aquest mapa ferroviari no s'ha aprovat pas com a directiva (bona pràctica suggerida als estats membres per si la volen implementar), sinó que s'aprova com a reglament europeu que és d'obligat compliment per a tots els estats membres.

Es pot afirmar que Catalunya ha aconseguit una gran victòria europea. Cal recordar que el govern d'Aznar al 2003 va imposar a la UE només el corredor central del Pirineu aragonès com a únic corredor entre la península Ibèrica i Europa en el mapa dels corredors ferroviaris europeus. Aznar va marginar al 2003 els corredors mediterrani i atlàntic que passaven pels Països Catalans i Euskal Herria respectivament, arran de mar per cert. Avui la UE ha esmenat la plana a tota la maquinària burocràtica dels alts funcionaris de l'Estat espanyol: ha eliminat el corredor aragonès de la xarxa prioritària, tot i les fortíssimes pressions dels dos darrers governs espanyols, i ha imposat els corredors mediterrani i atlàntic com 2 dels 9 corredors europeus prioritàris, únics corredors que tindran accés al cofinançament europeu (del 20% al 40% del cost total).

El nou reglament europeu confirma definitivament la metodologia de treball de la Comissió Europea, basada principalment a definir inversions ferroviàries per criteris de creació de riquesa i de valor afegit per a l'economia europea. També aprova definitivament el mapa de projectes prioritàris de la xarxa ferroviària principal que incloïa el corredor mediterrani, un mapa que la Comissió Europea ja va proposar a l'octubre de 2011.

Aquesta proposta de la Comissió va ser aprovada àmpliament al desembre de 2012 al comitè de Transport del Parlament Europeu (33 vots contra 5), un comitè del qual he tingut l'honor de



Ramon Tremosa

Eurodiputat de CiU – [www.tremosa.cat](http://www.tremosa.cat)

ser membre des de 2009. Aquell dia de finals de desembre de 2012 va ser també un gran dia: vaig aconseguir que fossin aprovades totes i cadascuna de les 33 esmenes que vam presentar conjuntament amb el Port de Barcelona, per tal que el port fos inclòs dins de la xarxa de prioritats ferroviàries. Aquelles esmenes també han estat totes aprovades!

El corredor mediterrani serà finançat entre un 20% i un 40% pel pressupost

concret. Es tracta d'una iniciativa del Banc Europeu d'Inversions per captar capital d'inversors privats per a finançar la construcció dels corredors ferroviaris europeus. Per aquest motiu és molt important que els primers corredors a executar estiguin justificats i emparats per una sòlida anàlisi de cost-benefici, per tal de mirar de garantir una elevada probabilitat de retorns als inversors pels beneficis generats per la inversió en qüestió.

Finalment, alts càrrecs de la Comissió Europea, com ara Jean Eric Paqué, ja han afirmat en seu parlamentària que són partidaris de "condicionar els fons europeus a un país a l'efectiva construcció de la xarxa prioritària europea". Això va respondre'm a mi Jean Eric Paqué quan un dia li vaig preguntar què pas-



La UE ha imposat els corredors mediterrani i atlàntic com a prioritàris, malgrat tota la maquinària burocràtica dels alts funcionaris de l'Estat espanyol.

europeu, mentre que el percentatge restant haurà de ser cofinançat per les administracions públiques estatals i per inversors privats, perquè els pressupostos de la UE del període 2014-2020 no cobren tota la xarxa europea prioritària.

En aquest sentit, cal remarcar que el corredor mediterrani podrà ser també cofinançat amb *project bonds*, emissions de bons específics per a un projecte

sava si un estat membre ignorava les seves obligacions inversores: "Estem parlant d'una xarxa prioritària d'interès europeu", va recordar Paqué, "cal que alguns ports mediterranis siguin també ports europeus, perquè fins ara sense connexió ferroviària els ports mediterranis europeus només són ports locals, que només serveixen la seva indústria local i el seu hinterland local".