

Europa escolta Catalunya

L'Europarlament ha aprovat el reglament d'obligat compliment per als estats membres de les xarxes ferroviàries prioritàries de transport 2014-2020. Els corredors mediterrani i atlàntic són a la llista, hauran d'estar acabats al 2030 i seran cofinançats per la UE en un 40%. En canvi, Brussel·les ha donat un no definitiu a la voluntat de Madrid de foradar els Pirineus per l'Aragó.

El corredor mediterrani ja és, oficialment, una prioritat per a la UE. Malgrat que les xifres avalin la importància històrica d'aquest camí natural cap al vell continent des de la Península –Catalunya, el País Valencià, les Illes Balears i Múrcia concentren la meitat de la població i el PIB de l'Estat, el 50% de la seva producció agrícola, el 55% de la producció industrial, gairebé el 60% del trànsit terrestre de mercaderies, més del 65% del trànsit marítim i un 60% de les exportacions i el turisme–, el camí ha estat ben tortuós. El 2003, aquest traçat ni tan sols va poder ser estudiat per les institucions europees perquè el govern de José María Aznar havia enviat a Brussel·les una única proposta d'enllaç de la península Ibèrica amb Europa, que implicava foradar muntanyes per fer un gran túnel i canalitzar el tràfic de mercaderies exclusivament per Madrid i Saragossa.

Aleshores la Comissió Europea va tancar la porta a l'estratègia de l'executiu espanyol d'aïllar els Països Catalans i Euskadi –tampoc no va incloure el corredor Atlàntic–, i no va incloure la travessia central dels Pirineus en el projecte TEN-T de xarxes ferroviàries prioritàries de transport. Però el moviment econòmic, cívic i polític a favor del corredor mediterrani ha obligat els governs posteriors del PSOE i el PP a defensar aquesta via a Brussel·les, no sense descafeïnar-ne la importància

insistent en la supremacia del corredor central dels Pirineus.

Les traves i el poc entusiasme espanyol, però, no han vençut la racionalitat de les inversions europees. El passat 19 de novembre, el Parlament Europeu va posar fi a una dècada d'endarreriments sobre el corredor mediterrani, incloent-lo, junt amb el corredor atlàntic, a la llista de projectes prioritàries de transport de la UE per al 2014-2020. La conseqüència immediata d'haver entrat en aquest club selecte on només hi ha nou corredors europeus prioritàries, és que tindran accés al cofinançament d'entre un 20% i un 40% del cost en funció dels trams, supeditat al termini màxim d'execució de l'any 2030, i la resta haurà d'anar a càrrec de les administracions públiques estatals i inversors privats.

Hi ha un compromís del Ministeri de Foment de desenvolupar el tercer carril del corredor mediterrani fins al 2016 i crear els enllaços als ports, amb aparadors per a trens de més de 750 metres de longitud. Però més enllà del 2017 no hi ha res planificat, una circumstància que preocupa els experts, perquè es calcula que l'any 2020 el corredor estarà totalment saturat.

En qualsevol cas, s'ha fet un pas endavant, perquè els diners que arribin de Brussel·les a partir d'ara tindran una destinació segura. Com que es tracta d'un reglament d'obligat compliment per part dels estats membres, Espanya no podrà beneficiar-se de forma in-



PARLAMENT EUROPEU

L'Europarlament ha aprovat el nou reglament

discriminada i sense control dels fons de cohesió que tantes infraestructures escassament rendibles des del punt de vista econòmic i social han finançat en la darrera dècada.

La decisió del Parlament Europeu de destinar 23.200 milions d'euros al pro-

La UE estableix que el 2030 el corredor mediterrani ha d'estar acabat



TEN-T de xarxes ferroviàries prioritàries amb 546 vots a favor, 104 en contra i 41 abstencions.

grama "Connectar Europa" de millorar les connexions de transport ferroviari en nou corredors es va prendre per 546 vots a favor, 104 en contra i 41 abstencions. Una victòria que confirma el camí que ja havia emprès la Comissió Europea de definir inversions ferroviàries per criteris estrictes de creació de riquesa i de valor afegit per a l'economia europea.

Toc d'atenció a Espanya. De fet, la decisió dels europarlamentaris, que ratifica la tasca del Consell de la UE, no ha estat una sorpresa. El 2011, la Comissió Europea ja havia fet públic que descartava el corredor central dels

Pirineus i centrava els seus esforços en l'eix ferroviari de mercaderies mediterrani fins a Cartagena. Les pressions de Madrid a Brussel·les i els esforços de l'aleshores ministre de Foment José Blanco, que fins i tot havia fet campanya a París per un corredor que forjaria els Pirineus per tal de connectar Madrid i Saragossa amb França esquivant Catalunya, havien fracassat. Val a dir que l'únic premi de consolació per a Madrid respecte a aquest corredor és que el text final inclou el finançament d'estudis d'avaluació del corredor central, de cara a la seva possible inclusió en un futur a la xarxa de projectes prioritàries.

Quan estigui executada, la xarxa transeuropea permetrà la connexió de 94 ports europeus amb línies ferroviàries i carreteres i l'enllaç per ferrocarril de 38 aeroports clau amb grans ciutats. A més, també es convertiran 15.000 quilòmetres de vies ferroviàries en línies d'alta velocitat i es realitzaran 35 projectes transfronterers per reduir l'estrangulació actual. L'acord entre el Parlament Europeu i el Consell inclou en la xarxa principal els ports de Barcelona, Tarragona, València, Palma, la Corunya, Algesires, Bilbao, Cartagena, Gijón, Huelva, Las Palmas, Sevilla i Tenerife. Una gran oportunitat si tenim en compte que la consolidació de la



PRATS I CAMPS

Un dels projectes específics inclosos en el corredor mediterrani aprovat per Brussel·les és la connexió ferroviària València-Tarragona-Barcelona.

Xina com a gran potència exportadora, afegida al Japó, Taiwan i més països asiàtics, configura una nova ruta d'entrada de mercaderies pel sud d'Europa, en què els ports de València, Barcelona i Marsella són una gran porta d'accés natural al continent europeu.

Els trams inclosos en la xarxa bàsica que corresponen al corredor mediterrani són: Algesires-Bobadilla-Madrid-Saragossa-Tarragona; Sevilla-Bobadilla-Múrcia; Cartagena-Múrcia-València-Tarragona; Tarragona-Barcelona-Perpinyà. També s'han inclòs alguns projectes específics, com ara la connexió ferroviària entre València, Tarragona i Barcelona, Perpinyà i Barcelona i el seu port. També hi ha

una desena d'aeroports que figuren en l'acord de cofinançament: Barcelona, Alacant, València, Palma, Bilbao, Las Palmas, Madrid, Màlaga, Sevilla i Tenerife Sud.

Victòria catalana. El govern de la Generalitat va celebrar la "gran victòria" de la confirmació del Parlament Europeu al corredor del Mediterrani. "Malgrat els obstacles, amb la decisió de l'Eurocambra i la suma de tots els esforços, s'ha aconseguit trencar el concepte de la radialitat que es volia imposar amb la defensa, per part d'alguns sectors, de la travessia central dels Pirineus. Com passa sempre a l'Estat espanyol, es volia posar el centre de radialitat a Madrid, però ara el centre és la costa Mediterrània, que és la que aporta més del 50% de tot el PIB del conjunt de l'Estat", va defensar el president de la Generalitat, Artur Mas, en conèixer la notícia.

Per la seva banda, el conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, va afegir que la votació d'Estrasburg suposa la "derrota definitiva de l'aznarisme i la

seva idea de model radial d'infraestructures per a l'Estat espanyol". El conseller va remarcar que Europa "dóna la raó" al model d'inversions en infraestructures que ha defensat sempre el govern de Catalunya, i que suposa "tenir en compte el criteri econòmic en el disseny i execució de la política d'infraestructures".

En la mateixa línia, l'eurodiputat de CiU Ramon Tremosa, un dels màxims abanderats de la defensa del corredor mediterrani a Brussel·les, assegura que es tracta d'una "victòria europea de Catalunya". "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".

A partir d'ara, la UE serà el gran aliat dels territoris del corredor mediterrani, fins ara desemparats davant de Madrid en una reivindicació amb què es juguen el futur.

Gemma Aguilera

Brussel·les
cofinançarà fins
a un 40% de les
obres del corredor
mediterrani