

El camí encertat

El documental 'Per on passa el futur', un treball de Massa d'Or Produccions en coproducció amb TVC i Gran Angular, explica què hi ha en joc amb el corredor mediterrani i quins escenaris de relacions econòmiques i socials bastirà aquesta gran infraestructura que ens connecta amb el cor d'Europa per a les generacions futures.

Han estat anys de batalles polítiques i econòmiques, de lluita contra el poder polític madrileny, esperonat per alguns poders autonòmics, que es negava a avalar el corredor mediterrani a Brussel·les com una necessitat imperiosa per reactivar l'economia d'un estat en hores baixes. Durant massa temps, el corredor mediterrani ha estat utilitzat pels governs del PSOE i el PP com una peça de mercadeig polític per satisfer territoris i castigar-ne d'altres, i per esgarrapar vots d'uns o altres territoris en cada cycle electoral. Fins que Brussel·les ha dit prou i ha imposat la racionalitat econòmica –el corredor perfila una gran regió econòmica del sud d'Europa de dimensions similars a les macro-regions econòmiques del voltant del Danubi o el mar Bàltic– a un projecte del qual l'economia europea ja no pot prescindir.

El novembre de 2013, el Parlament Europeu donava llum verd definitiu per incloure aquest corredor dins la Xarxa Transeuropea de Transport (TEN-T), que marca els projectes prioritaris en matèria d'infraestructures a la UE, i que, per tant, tenen dret a rebre finançament comunitari. Com a molt tard l'any 2030, el corredor haurà d'estar finalitzat i totalment operatiu. Aleshores, quedaran unides desenes d'aglomeracions urbanes estratègiques des del punt de vista econòmic i social situades entre la costa sud-oest espanyola i el nord d'Europa a través de França, des d'Algesires fins a la frontera a



Cartell de presentació del documental dirigit per Isona Passola *Per on passa el futur*,

Portbou. Així, el corredor unirà també els principals ports del sud amb el nord d'Europa, de manera que permetrà que es produeixi un equilibri ara inexistent entre els volums gestionats per ports de primer nivell mundial com el de Rotterdam, i els ports del sud.

Trajecte de futur. En aquest context, la setmana passada es va presentar al Parlament europeu la versió original subtítolada en anglès del documental *Per on passa el futur*, dirigit per Isona Passola –presidenta de l'Acadèmia del Cinema Català– i Joan Dolç, que explica la llarga polèmica sobre aquesta infraestructura, com s'ha aconseguit el suport de la UE, què hi ha en joc, quin

és l'escenari i les perspectives a mitjà i llarg termini i, sobretot, quin nou món de relacions econòmiques i personals es bastiran entorn del corredor, que serà un de les grans herències que deixarà el país a les noves generacions. Es tracta d'una producció de Massa d'Or Produccions, responsable de l'èxit internacional de *Pa negre* i del documental *Catalunya-Espanya*, entre d'altres, que es realitza en coproducció amb Televisió de Catalunya i la productora Gran Angular. A Catalunya es podrà veure properament a TV3 –encara no hi ha data, però podria ser a la primavera–, i també n'hi haurà una versió en castellà.

El documental, que va començar a rodar-se el 2012 i té una durada aproximada d'una hora, recull una munió de dades objectives i les opinions contrastades d'una trentena de polítics, empresaris i experts en economia i infraestructures, que argumenten els beneficis que aportarà el corredor per a les regions mediterrànies i el centre d'Europa. Però en cap cas el treball no obvia els entrebancs i els punts febles d'aquesta macroinfraestructura que tot just fa una dècada començava a reclamar-se des d'instàncies socials i polítiques. De fet, va ser l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa (II-VEE) qui va liderar les reivindicacions inicials, i convertit en *lobby* econòmic, va arrossegar bona part de la societat catalana i valenciana a la lluita pel corredor mediterrani.

Hi participen, entre d'altres, el conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, l'alcalde de Barcelona, Xavier Trias, el president del port de Barcelona, Sixte Cambra, el president de la Cambra de Comerç de Barcelona, Miquel Valls, o l'enginyer i diputat de CiU a Madrid Pere Macias.

Un dels punts forts del treball periòdic encapçalat per Isona Passola és la visió que ofereix de la nova terminal de mercaderies del port de Barcelona, gestionada per l'empresa xinesa Hutchinson, que ja és la més gran del sud d'Europa, amb una tecnologia que permet automatitzar pràcticament tots els processos de càrrega i descàrrega. Les càmeres de Massa d'Or van poder visitar aquestes instal·lacions, que aspiren a captar bona part del tràfic de mercaderies provinents d'Àsia i el nord d'Europa, que ara es canalitzen



El transport de mercaderies per ferrocarril encara representa un percentatge baix, tot i que darrerament guanya terreny al transport per carretera.

per l'estret de Gibraltar. La nova terminal, que pot manipular cada any 2,65 milions de contenidors i per tant, duplicar la capacitat actual del port de Barcelona, compta amb una estació ferroviària de vuit vies d'ample mixt, internacional i ibèric.

El port de Barcelona, com reflecteix el documental, és una de les peces clau en l'engranatge de la megaregion del sud d'Europa que recorre el corredor mediterrani, en què s'inclouen les regions de Roine-Alps, Provença-Alps-Costa Blava, Llenguadoc-Rosselló, Migdia-Pirineus, Catalunya, el País Valencià, les illes Balears, bona part de l'Aragó, Múrcia i una part de l'Andalusia Oriental.

Durant la presentació al Parlament Europeu, Isona Passola va assegurar que el corredor mediterrani és una "qüestió de sensatesa que fa uns anys semblava que fos una quimera de catalans i valencians, però que ara ja sabem que sí que es construirà. Analitzeu on hi ha indústria, on ha de circular la producció, i el resultat és el corredor, que no és una abstracció, sinó que respon al traçat d'una zona molt productiva del sud d'Europa, que és la que ens correspon a Catalunya".

El documental té versió en català, castellà i anglès, i l'emetrà pròximament TV3

En aquest sentit, el president de l'associació empresarial FERRMED, Joan Amorós, va celebrar que finalment la Unió Europea hagi apostat per una infraestructura que considera "vital per competir amb el nord d'Europa" i per fer del Mediterrani un centre de distribució de mercaderies de referència a nivell mundial. Amorós va exemplificar aquesta transcendència amb el port de Barcelona: "Aquesta gran infraestructura a hores d'ara només mou la indústria catalana. Quan també distribueix mercaderies d'Àsia, d'Àfrica i de molts altres llocs, farem un salt de competitivitat molt important", va augurar el president de FERRMED.

El missatge de *Per on passa el futur* és optimista, però alhora realista: "La qüestió no s'esgota amb la decisió de

l'Europarlament sobre els nous corredors ferroviaris. És una cursa vital de llarg recorregut en la qual estem implicats tots nosaltres", explica Passola.

Certament, cal romandre alerta, perquè la UE no pot garantir l'execució del corredor mediterrani. Tal com va anunciar el dia en què es feia oficial la incorporació del corredor a la xarxa prioritària de transports, la Comissió Europea només garantirà una part del finançament, i amb unes condicions de vigilància sobre els estats implicats bastant estrictes. Europa s'ha compromès a invertir 1.500 milions d'euros fins al 2020 en el tram del corredor que afecta l'Estat espanyol, però només si el Ministeri de Foment paga la seva part –entre un 50% i un 80% del cost segons els trams– o bé aconseguix convèncer els operadors privats perquè hi inverteixin. La despesa calculada se situa al voltant dels 5.000 milions d'euros.

Les reticències són damunt la taula. I amb raó, perquè la imposició del corredor mediterrani per part de Brussel·les ha tingut com a efecte col·lateral el rebuig de la gran aposta espanyola, la Travessia Central dels Pirineus, un projecte faraònic que van



El 72% de les mercaderies que surten de Catalunya i el País Valencià ho fan a través dels ports.

defensar –i defensen– tant els governs del PSOE com del PP, i que pretenia foradar els Pirineus amb un túnel de 50 quilòmetres amb grans complicacions tècniques. El centre neuràlgic estaria a Saragossa, un territori amb escassa indústria exportadora però prou incommunitat per complir amb l'objectiu de recentralitzar el tràfic de mercaderies per Madrid i de passada esquivar totalment Catalunya i aïllar-la, una vegada més, d'Europa.

I això és tan cert que fins i tot després del claríssim no de l'executiu comunitari a considerar prioritari aquest corredor central, la ministra de Foment, Ana Pastor, s'entesta a repetir l'argument que "Espanya no pot renunciar a aquesta infraestructura, perquè és clau per a cinc comunitats autònomes".

Pastor, però també els ex-ministres socialistes Magdalena Álvarez i José Blanco, han contribuït amb els seus discursos que Europa hagi alertat, per fit, que la política d'infraestructures a l'Estat espanyol no s'ha regit per criteris econòmics, i que això en posa en perill la viabilitat. El mateix comissari europeu de Transports, Siim Kallas, ha reconegut que a l'Estat espanyol ha dominat històrica-

Una trentena d'experts, polítics i gestors forneixen d'arguments *Per on passa el futur*

ment una errònia concepció centralista de les infraestructures, que ha derivat en infraestructures faraòniques en fallida. El cas més evident és l'AVE, però també els aeroports a cada província i les grans autopistes que discorren paral·leles a les autopistes de pagament –fora de Catalunya– també en fallida.

És evident, doncs, que no està tot guanyat, i com s'apunta a *Per on passa el futur*, cal mantenir viva la flama de la reivindicació. Precisament, aprofitant una jornada sobre transport eficient a la UE el proper 4 de març, FERRMED tornarà a fer campanya a Brussel·les per pressionar el govern espanyol perquè compleixi els mapes acordats per la Comissió Europea i assumeixi els costos de construcció del corredor mediterrani sense retards ni trampes.

Evitar retards. Precisament perquè no es tornin a produir els endarreriments que ja ha patit Catalunya en altres grans infraestructures, com és el cas de l'alta velocitat Barcelona-París, el conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, insisteix en la importància de gestionar el corredor mediterrani de forma col·legiada entre totes les administracions implicades. "Aquest projecte requereix una gestió integral que vagi més enllà de la infraestructura mateixa i dels límits administratius per fer-la plenament operativa. Sense una xarxa unificada de transports, tampoc no hi haurà una Europa unida", sentència el conseller Vila.

A *Per on passa el futur*, l'espectador farà un recorregut per la història de la infraestructura més demandada i més justificada en termes econòmics de la història de l'Estat espanyol, i copsarà, amb dades objectives i testimonis d'experts i polítics, com una necessitat per al progrés econòmic d'un territori, fins ara no havia passat de ser una arma de mercadeig polític i xantatge territorial. Però el suport de Brussel·les ha capgirat les regles del joc.

Gemma Aguilera