



## I si aquest corredor mediterrani no serveix de res?

En els últims anys, proliferen els pronòstics optimistes sobre els avantatges que reportarà el corredor mediterrani ferroviari. Tanmateix, emergeixen veus que qüestionen els suposats beneficis d'una infraestructura la defensa de la qual, sobretot al País Valencià, ha esdevingut dogma de fe. Els entrebancs que Renfe posa als operadors ferroviaris de mercaderies i les reserves dels agents que operen als ports obliguen a ser cautes a l'hora de dipositar les esperances de futur en aquesta infraestructura.

*Reportatge de Violeta Tena*

**A**quest dimarts els Estats espanyol i francès hauran de rescatar la línia ferroviària d'alta velocitat i ample de via internacional entre Perpinyà i Figueres, que travessa el túnel del Pertús i que fins ara gestionava TP Ferro, un consorci internacional integrat per l'espanyola ACS i la francesa Eiffage. El rescat representa l'enèsim estrall en matèria d'infraestructures en Espanya, un país avesat a construir grans infraestructures de transport però incapaç de fer-ne una gestió eficient. En aquest cas, com en tants altres —la llista és llarga: de les autopistes radials de Madrid a les línies d'AVE amb

passatgers testimonials—, es van fer unes previsions de pas pel túnel del Pertús molt superiors a les que finalment s'han registrat. TP Ferro es va comprometre a fer les obres a canvi de la sucosa explotació posterior de la línia, que s'ha via de perllongar durant un període de 53 anys. Cinc anys van necessitar ACS i Eiffage per culminar aquesta obra, que incloïa la construcció d'un túnel de 8,3 quilòmetres i en la qual es van invertir 1.096,7 milions d'euros. Al contrari que en el pas de Porbou, el fet que aquesta línia fora d'ample europeu evitava els maldecaps que suposava haver de canviar d'ample de via. Era, doncs, més

eficient i ràpid que no Portbou. Es va arribar a parlar de 20.000 combois anuals, un tràfic que permetria recuperar la inversió.

La realitat, però, sis anys després de l'entrada en funcionament del túnel, és tota una altra. Els trens que passen permeten atendre les despeses d'explotació, però el flux no és suficientment dens per finançar la inversió realitzada. En definitiva, els números no quadren. La promesa d'un tràfic regular de mercaderies procedents del port de Barcelona —ara que aquest ja és connectat amb via d'ample europeu— no s'ha fet realitat. “Les expectatives, ni en passatgers ni



exportacions podrien augmentar d'un 23,15%; el PIB ho faria en un 0,9%; i es crearien ni més ni menys que 17.900 llocs de treball. La Generalitat Valenciana ha arribat a parlar de la creació de 100.000 llocs de treball en els pròxims 15 anys. I Ferrmed, un *lobby* empresarial que pressiona de fa una dècada per la materialització d'aquesta via de transport, s'ha atrevit a augurar un impacte econòmic per a Espanya de 67.000 milions d'euros en el període 2016-2045. Per als valencians, segons Ferrmed, generaria un increment del PIB de 55.000 milions d'euros durant la primera dècada de funcionament. En definitiva, una mina d'or. Són realistes aquestes xifres o responen a allò que en ciència econòmica es coneix com "el mite de les infraestructures", això és, la sobrevaloració dels efectes beneficiosos de les infraestructures com a generadores de desenvolupament? La pregunta resulta incòmoda, però esdevé pertinent. "Estem creant massa expectatives sobre el potencial del corredor mediterrani ferroviari —adverteix José Vicente Colomer, catedràtic de transport de la Universitat Politècnica de València—. Serà important però no és la panacea. Els tràfics de la frontera francesa o entre Múrcia i Catalunya són limitats. Pretendre que el ferrocarril ho duga tot és quimèric. A Europa el ferrocarril porta el 20% de les tones per quilòmetre produïdes. No podem esperar que per

en mercaderies s'han complit", assegura Xavier Folch, consultor en matèria de transports. Ara, amb l'empresa en liquidació, TP Ferro reclama una compensació de 450 milions d'euros.

### Bitllet a la frustració

La fallida de la línia Figueres-Perpinyà, en la qual es dipositaren moltes esperances, obliga a plantejar-se què s'ha fet malament en la seua planificació, construcció i gestió; i sobretot, mena a avaluar amb esperit crític els pronòstics més optimistes al voltant del corredor mediterrani ferroviari, del qual la línia Figueres-Perpinyà era una baula fonamental. I si n'estem fent un gra massa? I si els efectes de l'entrada en funcionament del corredor són més limitats que no s'esbomba des dels altaveus mediàtics, institucionals i empresarials? Perquè, d'un temps ençà, la defensa del corredor mediterrani per a mercaderies ha esdevingut una prioritat de la classe política i empresarial, molt especialment al País Valencià, però també al Principat. Del que es tracta és d'habilitar un eix de comunicació àgil i ràpid que afavorisca les exportacions de la producció interna i que, a més, atorgue als ports de la Mediterrània el potencial per convertir-se en la porta d'entrada de les importacions asiàtiques a Europa. No és poca cosa.

Del rendiment que se n'extraurà, s'han fet pronòstics ben agosarats. L'any 2013, l'Associació Valenciana d'Empresaris (AVE) va presentar un informe que calculava que, en cas que el corredor entrara en funcionament l'any 2015, les

crear la infraestructura, les mercaderies sorgisquen del no-res". Colomer posa com a exemple d'expectatives frustrades l'AVE Madrid-València. "Es parlava de tràfics que eren entre 2,5 i 3 voltes els que realment s'estan registrant a hores d'ara. Caldria ser més realista en les previsions", diu aquest catedràtic, qui, no obstant, lamenta el greuge que en matèria d'inversió ha patit el País Valencià.

### És la gestió, estúpid!

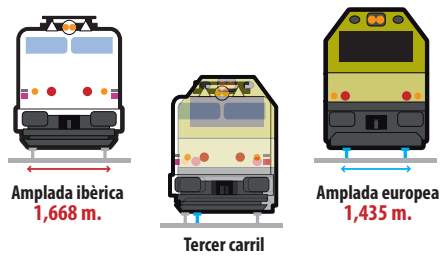
La qüestió, però, no és senzilla d'abordar. En els últims dos anys el discurs públic al voltant d'aquest eix de transport s'ha centrat de manera molt acusada en la realització efectiva de l'obra, és a dir, en la instal·lació de les vies. Aconseguir que s'habilite una doble via —i no una solució intermèdia com l'anomenat tercer carril— des de Tarragona cap al sud ha esdevingut el cavall de batalla de representants polítics i empresarials. El clam ha cristal·litzat en la creació de fòrums de treball conjunts entre institucions i organitzacions econòmiques. La setmana passada mateixa, l'influent *lobby* AVE va presentar una web on es fa un seguiment exhaustiu de l'estat de les obres. Igualment, els responsables de territori i infraestructures d'ambdues generalitats s'han emplaçat a mantenir reunions periòdiques.

Els incompliments del Ministeri de Foment a l'hora d'arribar a terminis i compromisos han obligat València i Barcelona a mantenir una actitud vigilant i a la defensiva, sempre molt centrada a materialitzar les obres. El fet que Madrid haja optat per la solució del tercer fil en alguns trams d'aquesta artèria ferroviària s'ha convertit en motiu d'ofensa i lament. "Només un corredor mediterrani en doble plataforma, això és, amb una via per a mercaderies i una altra per a passatgers, és garantia de futur", clamen els uns i els altres.

En aquest relat, però, es passa per allò que els operadors ferroviaris adverteixen de fa temps: que tant si s'opta pel doble carril com pel tercer fil, Renfe, que és qui té les competències en gestió del tràfic ferroviari, entorpeix el flux normal dels trens de mercaderies. O el que és el mateix: que no servirà de res disposar d'una autopista d'altas prestacions si qui regula el trànsit —en aquest cas, Renfe— s'entesa a situar semàfors i més semàfors al llarg de la via. "Si no canvia la gestió →

## El tercer carril

La xarxa ferroviària de l'Estat espanyol té un ample de via d'1,668 (l'anomenat ample ibèric) diferent de l'europeu, que és d'1,435 metres. Aquesta circumstància ha dificultat històricament la circulació entre la Península i la resta del continent. L'aspiració en la zona de la Mediterrània és anar transformant de manera progressiva l'ample de via ibèric a l'europeu, per tal de millorar-ne la compatibilitat. Per estalviar costos, en algunes zones s'ha implantat l'anomenat tercer carril, que permet circular per una mateixa via a trens d'amplada ibèrica i internacional.



Font: Adif

→ de Renfe, els efectes del corredor seran limitats”, assevera Juan Diego Pedrero, gerent de l’Associació d’Empreses Ferroviàries Privades (AEFP).

L’origen del problema resideix en la posició dominant que l’empresa pública manté en el mercat del transport de mercaderies. Tot i que aquest àmbit es va obrir a la competència l’any 2005, d’acord amb el que marcava Europa, els operadors privats sempre han criticat —com també ho ha fet la Comissió Nacional del Mercat i la Competència en successius informes— que a hores d’ara no s’ha produït una liberalització *de facto*. Renfe Mercancías (una de les quatre filials en què a principis de 2014 es va

segregar l’antiga Renfe) posa tants entrebancs com pot per impedir que altres companyies li puguen arrabassar quota de mercat. L’any 2015, és a dir, una dècada després de la liberalització, les companyies privades van copar només el 30% de la càrrega transportada. “Renfe actua com un tap”, lamenta Pedrero, qui acusa l’operador públic d’estar fent-los “competència deslleial”. Segons denuncia des de l’AEFP, l’actitud de Renfe explica en bona mesura el lent avanç del tren com a mode de transport de mercaderies alternatiu al camió a l’Estat espanyol. Segons dades d’Eurostat, l’any 2014 el ferrocarril va moure 10.000 milions de tones/quilòmetre; el camió, en canvi, va

moure’n 200.000. En altres paraules, només el 5,2% dels productes es van desplaçar en tren. A França el percentatge és de vora el 15% i a Alemanya supera el 20%. En aquest país, hi ha registrades 228 companyies de transport ferroviari. A Espanya, només 11. Les xifres resulten eloqüents.

### La paella, pel mànec

I què fa Renfe, amb el beneplàcit del Ministeri de Foment, per entrebancar l’entrada dels competidors? La companyia es beneficia sobretot de la posició de domini heretada d’abans de la liberalització per jugar-hi brut. Adif, l’empresa gestora de la infraestructura ferroviària —que és

## + UNA FAÇANA AMB ESQUERDES

Convertir els ports de la Mediterrània en la porta d’entrada a Europa de les mercaderies procedents d’Àsia ha sigut i és un dels *leit motiv* més repetits cada volta que es parla del corredor mediterrani ferroviari. Del que es tractaria seria d’unir tots els ports de la Mediterrània mitjançant el tren amb ample de via europeu, de manera que aquests traslladaren els contenidors dipositats pels vaixells a les terminals portuàries cap a Europa. És allò que en l’argot logístic és coneix com intermodalitat. L’objectiu, en última instància, seria captar el tràfic asiàtic que a hores d’ara desembarca als ports del nord d’Europa, com ara Rotterdam, Hamburg o Anvers. Actualment, al voltant del 75% dels contenidors procedents d’Àsia amb destinació a Europa entra al continent a través dels ports del nord.

La idea d’absorbir una part d’aquest flux per redistribuir-lo a Europa sona atractiva però poc

realista en opinió dels qui operen en el dia a dia del port de València. Nacho Ballester, director gerent de la companyia MSC, que gestiona la més important de les terminals del recinte valencià, considera que el corredor “no aportarà grans avantatges al servei de contenidors entre els ports” i tampoc “no suposarà un transvasament de càrregues des dels ports del nord als del sud”. Una opinió molt semblant és la que manté Felipe Mendaña, director de transport intermodal de Noatum. “El del corredor mediterrani és un tema molt polític. De ben segur que disposar d’ell comportarà algun benefici, però no suposarà el canvi que alguns estan plantejant”. L’any passat Noatum va moure 2,3 milions de TEU (mesura que s’utilitza en l’àmbit navilier). La terminal que ells gestionen disposa de cinc vies per a ferrocarrils. Alimentar el port sec de Coslada, a la Comunitat de Madrid, és un dels seus principals negocis. El vincle entre el port valencià i la Meseta s’ha intensificat d’ençà que l’any 2010 va entrar en funcionament

l’AVE i es va alliberar la via convencional per al transport de mercaderies. A hores d’ara València canalitza més del 60% dels contenidors que arriben o surten des de la capital espanyola, segons fonts del mateix port. Agrade o no, València ha esdevingut el port natural de Madrid gràcies a l’agilitat que atorga disposar d’una bona connexió port-ferrocarril.

Aleshores, en el supòsit que s’aconseguira alliberar una línia per al transport de mercaderies en l’eix mediterrani, no sembla lògic pensar que es provocaria un efecte semblant al generat respecte a Madrid des de 2010? Pot convertir-se l’eix mediterrani cap a Europa en una artèria tan àgil com ho és el corredor Madrid-València? Des de la seua experiència, Felipe Mendaña no ho creu pas: “Per redistribuir mercaderies, el sistema està optimitzat per fer-ho mitjançant *feeders* [vaixells de grans dimensions que redistribueixen càrrega a vaixells més menuts]. No ho està, en canvi, per fer aquesta redistribució a través

del ferrocarril”. El catedràtic de transport de la UPV José Vicente Colomer manté també les seues reserves: “El transport marítim és molt més barat que no el transport terrestre —explica—. Un contenidor de 40 peus de Hong Kong a València pot costar 1.000 dòlars. En canvi, transportar aquest mateix contenidor de València a Castelló costa entre 400 i 350 dòlars”. Colomer advoca per mantenir “una visió realista” a l’hora de fer determinats plantejaments. “Rotterdam o Hamburg estan més prop del nucli de l’Europa central, per la qual cosa resulten més competitius que no els ports de la Mediterrània (...). Redistribuir a Lió un contenidor descarregat a València pot tenir cert sentit, però més enllà no ho crec”. En contraposició, Colomer opina que el corredor mediterrani sí que pot tenir un efecte molt positiu per als productors valencians que necessitem traure les seues mercaderies cap a Europa i que, a hores d’ara, ho fan a través del transport per carretera.

propietat de l'Estat—, s'encarrega d'establir quan pot circular cada operador en un determinat tram de via. Aquestes reserves de torn per realitzar un trajecte és el que en l'argot ferroviari s'anomena "solc". A hores d'ara, Renfe acapara més del 80% dels solcs, la qual cosa deixa molt poc de marge de maniobra a les empreses privades que volen entrar en el mercat. "A més, ells es reserven els millors solcs i deixen les molles per a les empreses privades", lamenta el consultor Xavier Lluich. Des de l'AEFP critiquen, a més, que l'operador públic els fa *dumping*, oferint serveis per sota del preu de cost, a voltes de fins a un 30%.

L'obstrucció de Renfe es completa amb la gestió del material rodant. S'ha de tenir en compte que el del transport de mercaderies per ferrocarril és un àmbit que requereix inversions quantioses. Una locomotora normal pot costar al voltant de 2,8 milions d'euros. Una interoperable —capaç de circular per vies d'ample europeu i ibèric— pot ascendir fins als 5,4 milions. A això cal afegir-hi els processos d'homologació de fins a dos anys als qual cal sotmetre cada màquina abans de permetre'n la circulació.

Amb l'objectiu declarat d'ajudar les companyies ferroviàries, l'any 2013 es va crear Renfe Alquiler de Material Ferroviario, una filial destinada al lloguer de material excendentari. La iniciativa, demandada per les companyies privades, va despertar molta expectació. Tres anys després de la seua entrada en funcionament, però, els resultats són frustrants. Al contrari del que s'havia promès, Renfe no ha posat a disposició de les seues competidores el material rodant esperat i no ha avançat en la dotació de locomotores i màquines capaces de circular, ara, per via d'ample europeu i ample de via ibèrica. "Quan van crear Renfe Alquiler de Material Ferroviario van generar l'expectativa que disposaríem del material necessari —es lamenten des de la companyia Transítia Rail—, amb la qual cosa les companyies van paraitzar els seus projectes d'inversió. El resultat és que s'ha paraitzat el mercat d'innovació tecnològica". No s'ha de perdre de vista que, per complicar-ho tot un poc més, s'han de dissenyar màquines que circulen indistintament per ample de via europeu i ibèric, la qual cosa representa un repte tècnic.

## Un corredor amb vistes a Europa

- Eix ferroviari proposat per la Comissió Europea
- Eix ferroviari proposat per Ferrmed
- ⋯ Corredors associats
- Zones d'influència

Des que s'assentà el concepte de corredor mediterrani en l'agenda política i mediàtica, són diverses les propostes de traçat que de la frontera francesa cap al nord s'han dibuixat. L'aposta de la Comissió Europea passa per connectar-la amb l'est d'Europa. En canvi, l'opció més ambiciosa, la de Ferrmed, lliga els ports del Mediterrani amb els del nord d'Europa.



Font: Ferrmed i Xarxa Prioritària de Transports Trans-europea de la Comissió Europea.

I com a mostra, un botó. Segons explica el consultor Xavier Lluich, a tot Espanya només hi ha cinc locomotores de mercaderies capaces de connectar amb França a través del túnel del Pertús. I totes són propietat de Renfe. A cada comboi cal posar-hi dues locomotores. "I els solcs que deixa Renfe són a la nit i molt reduïts. Si tens poques locomotores i a més els horaris no són competitius, estàs posant tots els ingredients per abocar-te al fracàs", relata Lluich per explicar els mals resultats que fins ara ha donat una infraestructura sobre la qual hi havia dipositades moltes esperances. "El ministeri vol fer veure que el corredor mediterrani no està en funcionament per les

queixes dels operadors ferroviaris per la dificultat d'adaptar-nos a l'ample de via europeu —relata Juan Diego Pedrero—. Però el problema no està en els operadors, que estem desitjant donar aquest servei a la indústria. El problema és que a aquestes alçades no coneixem les condicions operacionals i tampoc no disposem ni dels vagons ni de les locomotores per circular per aquest corredor. Aquest material no està disponible a Espanya i a Europa no hi ha material prou homologat per poder funcionar". I afegeix: "El corredor, si no hi ha una competència real entre operadors, serà un fracàs com ja resulta que ho és la connexió pel túnel del Pertús". ●