

**S**i el corredor ferroviari de mercaderies fos un atleta segurament a hores d'ara trauria el fèrge per la boca. Tot plegat s'ha convertit en una cursa d'obstacles on, a més a més, es cremen etapes sense saber del cert on és l'arribada, per més que a banda i banda de la pista s'hi van veient seguidors que li donen coratge. I tot això passa mentre aquest cap de setmana entrava en funcionament la línia de gran velocitat (TGV) entre Madrid i València per al transport de passatgers, una infraestructura en què el govern espanyol ha esmerçat molts milions d'euros del pressupost públic. En aquest cas, la cursa, una volta superada una primera –i tediosa– fase, ha estat més plàcida que no semblava. El TGV ha arribat a la capital valenciana el 2010, tal com havia promès quatre anys abans la qui era ministra espanyola de Foment, Magdalena Álvarez. Les tres hores i 45 minuts que necessitava l'Alaris s'han escurçat fins a una hora i 35 minuts de l'actual tren AVE.

La política d'infraestructures dels darrers vint anys ha prioritzat la construcció de línies de gran velocitat amb centre a Madrid (vegeu EL TEMPS de la setmana passada), en detriment del transport de mercaderies per ferrocarril. El resultat ha estat que, mentre a la resta d'Europa creixia l'intercanvi de mercaderies per tren, a l'estat espanyol disminuïa. Segons que explica Germà Bel al llibre *España, capital París*, en la "dècada meravellosa" de la inversió ferroviària a Espanya –la del 2000–, la quota de mercaderies per ferrocarril ha baixat de més del 7% a menys del 4%. Amb aquesta política d'infraestructures, l'estat espanyol ha perdut l'ocasió de transvasar part dels seus fluxos comercials des de l'asfalt cap a la via.

El principal perjudicat d'aquesta deixadesa ha estat el territori que comprèn l'eix mediterrani i molt especialment Catalunya i el País Valencià, que concentren, totes dues, el 5,2% del total dels intercanvis dels fluxos comercials interregionals de l'estat espanyol. Segons dades de l'Observatori del Corredor Mediterrani de les cambres de comerç de València i Barcelona, la meitat del transport de mercaderies per carretera es produeix entre les regions del corredor. Només una part marginal del transport es fa mitjançant

## Corredor sense fons



Dissabte s'inaugurà el TGV entre Madrid i València, que ha costat 6.600 milions d'euros. Mentrestant, trams essencials del corredor ferroviari de la Mediterrània per a mercaderies han quedat en suspens per les retallades pressupostàries i han deixat en l'aire aquesta infraestructura.

el tren (vegeu gràfic a la pàgina 57), malgrat que, com apunta Germà Bel a EL TEMPS, la inversió del corredor mediterrani per mercaderies "és la més profitosa fora dels entorns metropolitans que es pot fer a Espanya i al sud d'Europa".

**Els deures per fer.** El corredor mediterrani ferroviari per a mercaderies, que permetria de convertir els ports de la Mediterrània en una plataforma de redistribució dels productes procedents d'Àsia, continua essent l'assignatura pendent de l'administració espanyola. Ho va ser el 2004, quan el govern espanyol no va fer res perquè fora designat un dels trenta projectes prioritaris de la Unió Europea –en un procés que, ara, ha estat durament criticat pel Tribunal de Comptes per les "importantes insuficiències en el criteri de selecció"–; i ho torna a ser ara. Perquè, per més que les declaracions públiques diguen una altra cosa, és ben cert que el corredor continua essent una entelèquia afectada per un ajornament inconcret que el ministre espanyol de Foment, José Blanco, va batejar l'estiu passat com a "reprogramació". Sembla que hi ha més voluntat que no abans, però ara manquen els diners.

Entendre en quin estat es troba ara mateix el corredor no és pas fàcil. La línia que va des d'Algesires fins a la frontera francesa és un trencaclosques administratiu on cada peça té un punt de partida particular, avança a ritmes diversos i té condicionants diferents. L'objectiu per a concretar el corredor, en un primer estadi, és poder segregar

## El corredor, etapa per etapa

### 1. FIGUERES-FRONTERA FRANCESA

30 km

En funcionament

L'entrada en funcionament del TGV entre Figueres i l'estat francès alliberarà per a les mercaderies la doble via d'amplada ibèrica que va per Portbou i per on circulaven, fins ara, mercaderies i passatgers. El túnel del Pertús, inaugurat la setmana passada, ha estat dissenyat per a trànsit mixt de passatgers i mercaderies, si bé hi ha dubtes fonamentats sobre l'operativitat de dur-les a través d'aquesta infraestructura.

### 2. GIRONA-FIGUERES

37 km

En execució

Actualment hi ha en funcionament una plataforma d'amplada ibèrica amb dues vies sobre les quals es duen a terme obres per tal de convertir-les en vies mixtes, ço és, vies capacitades per a fer circular combois d'amplada ibèrica i europea. Alhora, s'executen les obres per a una nova plataforma de doble via d'amplada internacional.

### 3. BARCELONA-GIRONA

98 km

Sense concretar

Hi ha dues plataformes, una d'amplada ibèrica (amb dues vies) i una altra d'europea (amb dues vies també). La planificació ferroviària vigent a Catalunya preveu a mitjà termini l'execució d'una nova plataforma de doble via amb l'objectiu de descongestionar aquest tram, si bé ni tan sols no és en estudi. A més, es van acomplir actuacions provisionals en la plataforma d'amplada ibèrica per a permetre de transportar mercaderies entre Barcelona i la frontera francesa en amplada internacional.

### 4. TARRAGONA-BARCELONA

105 km

En estudi

Aquest tram té dues plataformes de doble via, l'una d'amplada ibèrica i

l'altra d'amplada internacional. El problema està en la saturació de la via d'amplada ibèrica per a la circulació del nucli de trens de rodalia, regionals i de mercaderies al voltant de Barcelona. Avui el ministeri redacta un estudi informatiu per a incorporar una nova plataforma que descongestione les quatre que hi ha ara.

### 5. CASTELLÓ-TARRAGONA

203 km

En estudi, però sense concretar

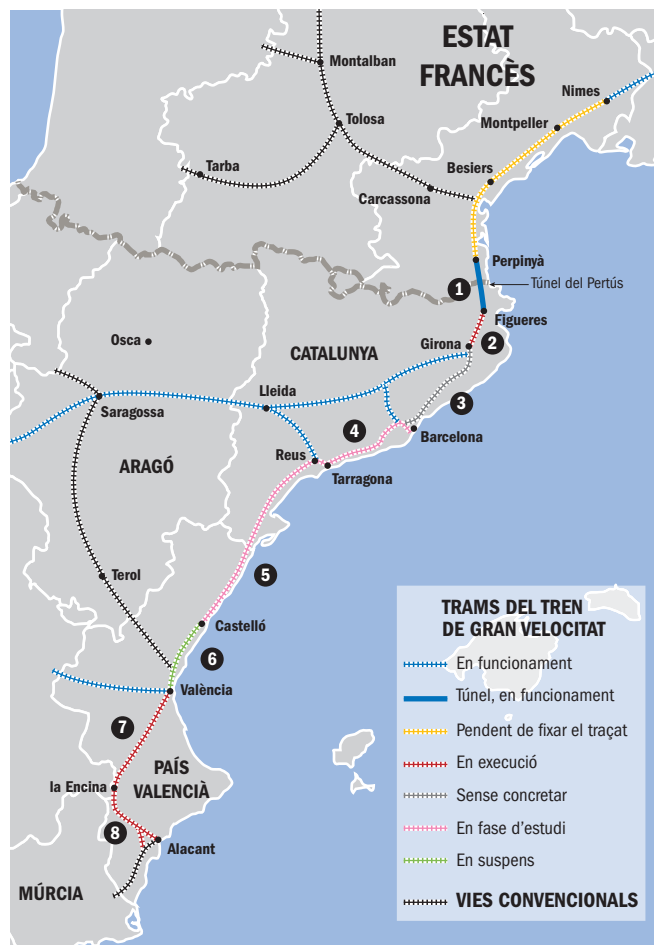
L'11 de gener del 2010 el ministeri espanyol de Foment va adjudicar la redacció de l'estudi informatiu del tram Castelló-Tarragona, amb un pressupost d'1,6 milions d'euros i un termini de dos anys. L'objectiu és analitzar les actuacions per a incorporar una doble via d'amplada internacional a la doble via d'amplada ibèrica actual. El tram Castelló-Vandellòs té doble via d'amplada ibèrica, si bé entre Vandellòs i Tarragona hi ha una única via. L'estudi és en l'aire, perquè ha resultat afectat per la reprogramació anunciada per Blanco.

### 6. VALÈNCIA-CASTELLÓ

73 km

En suspens

Entre el desembre del 2009 i el març del 2010, es licitaren per un valor global de 770 milions d'euros les obres per fer la plataforma que ha de dur el TGV fins a Castelló, inicialment previst per al 2014. Amb aquesta obra quedarien alliberades les línies d'amplada ibèrica que es fan servir ara. Al maig s'adjudicaren els trams Almassora-Castelló i de l'accés del port de Sagunt a Sagunt. Al juny es va ajornar l'adjudicació dels trams la Llosa - Moncofa i Vila-real - Almassora. I al juliol es va anunciar la rescissió dels dos contractes adjudicats al maig. Finalment, aquest estiu el ministre Blanco, en el context de la reprogramació d'infraestructures, anunciava que la línia de TGV València-Castelló es tornaria a licitar d'acord amb un esquema de col·laboració públic-privat.



### 7. LA ENCINA-VALÈNCIA

112 km

En execució

Com en el cas d'Alacant - la Encina, l'entrada en servei del TGV és essencial per a alliberar les vies per al transports de mercaderies. Els subtrams es troben en diverses etapes d'execució, però no hi ha data d'acabament. Un cop acabats, hi haurà dues plataformes independents de doble via, l'una per al trànsit de llarg recorregut de passatgers i l'altra per a mercaderies.

### 8. ALACANT-LA ENCINA

78 km

En execució

D'acord amb els plans del ministeri, el TGV hauria d'entrar en funcionament l'any 2012. La via d'amplada internacional que s'ha construït per aquest motiu alliberarà la via d'amplada ibèrica -l'única existent ara- per on ara passen mercaderies i passatgers. La plataforma per on circularà la nova via s'ha acabat i durant el primer trimestre de l'any 2011 en començarà la instal·lació.

totalment el transport de mercaderies i de passatgers, de manera que els segons no entrebanquen el pas dels primers. Perquè, com explica Cristian Bardají, director d'estudis d'infraestructures de la Cambra de Comerç de Barcelona, fins ara "en aquest conflicte els beneficiats han estat els passatgers. Si hi ha saturació, les mercaderies no es queixen i els passatgers sí. De manera que les decisions sempre es prenen en be-

nefici d'ells. I com que no hi ha bones infraestructures, les empreses no traslladen els seus productes a través dels ferrocarrils. És un peix que es mossega la cua". A grans trets, el problema al País Valencià és que fins ara només hi havia una única plataforma (ço és, dues vies) d'amplada ibèrica per on circulava tot; a Catalunya el problema té més a veure amb la congestió de les dues plataformes existents, perquè per una

coincideixen trens de rodalia i mercaderies, amb els problemes de congestió que això crea als voltants de les ciutats. I entre Vandellòs i Tarragona el problema és, ras i curt, que hi ha una única via. Amb totes les mancances que té el corredor, el tram entre Vandellòs i Tarragona continua essent el gran coll d'ampolla de l'eix.

Siga com siga, el ministeri espanyol de Foment diu que defensa el corredor

mediterrani i branda els 3.000 milions euros d'inversió que, assegura, s'hi esmerçaran entre el 2010 i el 2011 (1.344 enguany, 1.684 als pressupostos del 2011). Ara bé, el ministeri amaga que el gruix de la inversió va a parar, d'una banda, a acabar la línia de gran velocitat entre València i Alacant prevista per al 2012 (i que permetrà d'alliberar l'única plataforma existent fins ara en benefici de les mercaderies) i, d'una altra banda, a acabar la plataforma d'amplada internacional addicional entre Barcelona i la frontera francesa. "La xifra de 3.000 milions és molt brillant", apunta Pere Macias, diputat de CiU a Madrid, "però correspon a dues grans inversions. La resta del corredor està molt més parada que no ens volen fer veure". EL TEMPS s'ha posat en contacte amb el ministeri espanyol de Foment per a desglossar per trams els 1.684 milions que s'inverteixen enguany, i no n'ha obtingut cap resposta.

Cadascun dels trams de què es compon el corredor es troba en una fase diferent. El tram entre València i Castelló és el que presenta més incògnites. En aquest cas l'habilitació del corredor depèn de si es fan les obres del TGV. En un principi era previst d'acabar-les el 2014, però ara resta ajornada, perquè han resultat afectades per la *reprogramació* de Blanco, que va obligar a aturar-les. El ministeri ha dit públicament que vol reprendre-les a través d'un partenariat público-privat, però encara no ha explicat com ho farà. "Em sembla que concretar això és ben complicat", apunta Bardají, que es mostra escèptic sobre el termini del 2014. També per la *reprogramació*, han resultat afectades les obres per a desdoblar la

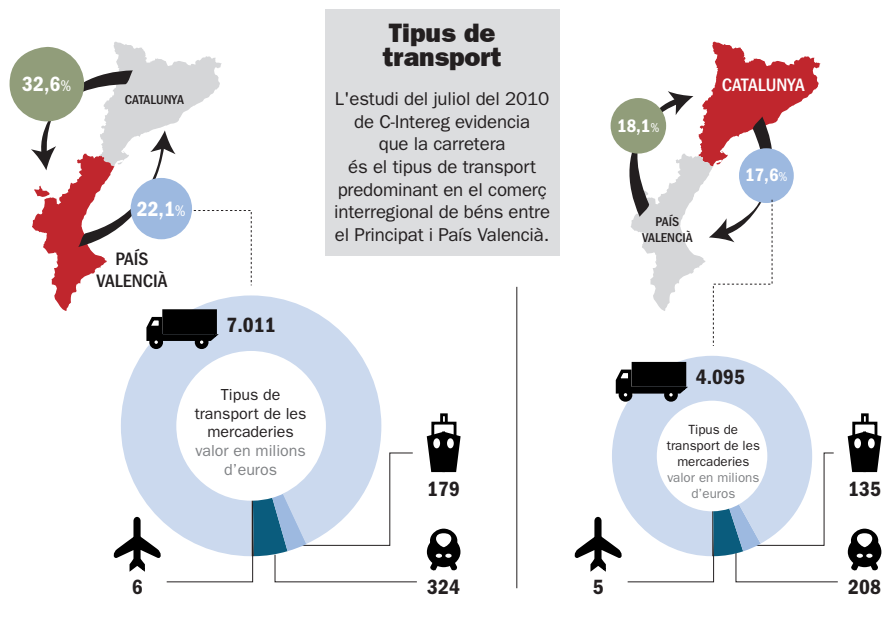
## Importacions i exportacions entre el País Valencià i Catalunya

Segons dades de l'Observatori del Corredor Mediterrani de les cambres de comerç de València i Barcelona, Catalunya i el País Valencià tenen el flux comercial entre comunitats més intens de l'estat espanyol (el 5,2% del total). A més, d'acord amb les dades de C-Interreg, hi ha una interdependència total d'ambdues economies. País Valencià i Catalunya van ser durant el període 1995-2007 els proveïdors i destinataris principals de l'un territori i l'altre. Al gràfic de sota apareix el percentatge del total de mercaderies exportat i importat entre l'un territori i l'altre. L'any 2007, les empreses valencianes van enviar a l'altre costat de la Sènia mercaderies per valor de 5.162,2 milions d'euros, cosa que converteix el País Valencià en el principal proveïdor dels catalans, només darrere d'Alemanya, Itàlia, França i la Xina. El Principat exporta mercaderies amb destinació a València per valor de 6.693,7 milions.

### Període 1995-2007

Percentatge en relació amb les importacions i les exportacions a tot l'estat.

● Importacions ● Exportacions



via que ara uneix Vandellòs i Tarragona. Això, segons que explica la Cambra de Barcelona, vol dir que les obres no s'hauran acabat abans del 2014, malgrat

que el termini inicial era el 2012. El corredor, novament, s'haurà d'esperar.

Violeta Tena

Barcelona Europa

La seva connexió fàcil, ràpida i segura amb Europa, amb el món.

- ◆ El primer port espanyol en tràfic internacional.
- ◆ El port capdavanter de la Mediterrània i del sud d'Europa.
- ◆ El port de creuers núm. 1 d'Europa i el cinquè del món.
- ◆ El primer port a obtenir la certificació de qualitat ISO 9001.

Una connexió mai vista

Port de Barcelona

www.portdebarcelona.es

Entitat beneficiària del fons de cohesió de la Unió Europea