



A l'esquerra, la Nacional 340 a l'altura de l'Ametlla de Mar (Baix Ebre). A la dreta, a Vandellós (Baix Camp) la doble via fèrria es transforma en una

**A**l migdia, el restaurant Delta Park bull d'activitat. És l'hora de dinar i són molts els usuaris de la Nacional 340 que fan parada en aquest restaurant situat al terme municipal de Camarles. Entre els comensals hi ha molts transportistes, conductors que es coneixen cada pam d'aquesta carretera que, amb diferents nomenclatures, vertebrava l'eix mediterrani. Jesús Pérez, autònom, de 54 anys i veí de Salamanca, n'és un. Amb el seu camió frigorífic capaç de transportar 25 tones netes de mercaderies, trasllada mercaderies des de la Safor cap a França. Cada setmana fa una mitjana de 4.000 quilòmetres. El tram entre l'Hospitalet de l'Infant i Castelló és "el més pesat" de tot el trajecte, explica. I és que, en aquest part, no hi ha cap via gratuïta alternativa a l'autopista de peatge AP-7. Així que qui no vulga –o pugi– rascar-se la butxaca està obligat a circular durant 157 quilòmetres per una carretera de doble sentit amb una de les densitats de tràfic més altes d'Europa (més de 15.000 vehicles per dia). Fer aquest trajecte per l'autopista costa una hora i 29 minuts; fer-ho per la Nacional 340, dues hores i 15 minuts. "Has d'anar amb molta cura perquè hi ha molts punts negres i molt de trànsit", apunta Jesús. Qualsevol que s'hi haja aventurat haurà experimentat la tortuositat de l'itinerari. Dificilment

## Greuges de perifèria

Contigües, però allunyades; similars, però descoordinades. La consolidació de les fronteres administratives i l'obsessió radial a l'hora de dissenyar les infraestructures han provocat que Castelló i Tarragona desaprofiten el seu veïnatge. Un congrés organitzat per l'Institut Ignasi Villalonga vol valoritzar aquesta baula essencial de l'eix mediterrani.

s'hi poden superar els 80 quilòmetres per hora de mitjana i pobre del que es troba una de tantes caravanes de camions. Això per no parlar del suplici que representa passar per dins de municipis com l'Aldea, Benicarló o Torreblanca. "El que passa en aquesta carretera és una vergonya", irromp Adolfo, un altre camioner, mentre conversem amb Jesús Pérez.

A uns 40 quilòmetres de Camarles,

a Vandellòs, ja a la comarca del Baix Camp, hi ha l'altre punt negre que curtcircuita la connexió entre Castelló i Tarragona, en aquest cas en l'àmbit ferroviari. Entre els municipis de Vandellòs i Tarragona i al llarg de 44 quilòmetres la doble via (una d'anada, l'altra de tornada) esdevé una única via, un únic carril pel qual han de passar alternativament els combois de mercaderies i passatgers en direcció sud i



de sola fins a arribar a Tarragona.

nord. El nus ferroviari és una rèmorà històrica, una excentricitat tolerada pels successius ministeris de foment i obres públiques que només ara, després d'una intensa campanya de pressió empresarial, porta camí de solucionar-se.

**Territori de cruïlla.** El coll d'ampolla entre Vandellòs i Tarragona i la inconclusa autovia A-7 –que obliga a circular per la nacional 340, si és que no es vol pagar peatge– són el millor símbol de la desconexió que, en matèria de transports però també en altres àmbits, hi ha entre el nord de Castelló i el sud Tarragona. La sensació de greuge és compartida a banda i banda de la Sénia. Els uns pensen que València no destina prou recursos a Castelló; els altres pensen que Tarragona, i més concretament el sud de Tarragona, no compta gaire als despatxos de Barcelona. “No és que ens sentim perifèria; és que som la perifèria”, es lamenta José María Chavarría, vice-president de la cambra de comerç de Tortosa. Els principals punts negres en matèria de comunicacions, tanmateix, són responsabilitat de les administracions estatals.

No és aquest, però, un problema exclusiu dels qui viuen i treballen a Castelló i Tarragona. És, sobretot, un problema general de tot el país, ja que Castelló i Tarragona són “la baula

## Peníscola, punt de trobada

La jornada sobre l'eix Castelló-Tortosa-Tarragona que organitza l'Institut Ignasi Villalonga aquest divendres a Peníscola és la culminació d'un seguit de trobades empresarials que en els últims 10 dies han evidenciat la bona sintonia entre els governs valencians i catalans a l'entorn del corredor mediterrani. El dilluns 11, el president de la cambra de comerç de Barcelona, Miquel Valls, va participar en una jornada sobre el corredor mediterrani organitzada conjuntament per la cambra de València i la patronal Cierval. Dimecres, els presidents dels *lobbies* AVE i Cercle d'Economia van participar a Tarragona en la jornada “El corredor mediterrani: més que una infraestructura”. En el “Manifest de Tarragona” les dues associacions fan una crida, sense esmentar la paraula exacta, a crear una euroregió. “L'eix mediterrani és més que una infraestructura –diu el document–. Aquesta és una idea essencial. Ens trobem davant una gran regió econòmica d'alta potencialitat i de dimensions favorables per competir a Europa i enllaçar-se amb altres grans unitats econòmiques continentals”.

essencial de l'eix mediterrani, en tant que se situen al bell mig de les dues àrees metropolitanes de Barcelona i València”, expliquen des de l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa (IIVVE), que per al divendres vinent ha organitzat una jornada a Peníscola (Baix Maestrat) sobre l'eix que formen Castelló, Tortosa i Tarragona. La desconexió entre Castelló i Tarragona implica directament els qui viuen en tots dos indrets, però és una qüestió que afecta les relacions entre el País Valencià i Catalunya. Sense bones comunicacions no hi ha país ni eix mediterrani.

La realitat és, però, que les fronteres administratives han pesat molt a l'hora de dissenyar i configurar les vies de comunicació. La consolidació de l'estructura autonòmica ha provocat que s'esmerçaren molts esforços a millorar les vies de transport dins les comunitats autònomes i es relegaren a un segon pla les connexions amb els territoris limítrofs. Els recels polítics envers Catalunya des de la part valenciana han agreujat encara més això últim. El Ministeri de Foment, amb la seua obsessió per l'estructura radial, mai no ha tingut una preocupació especial per qüestions d'aquesta mena. El resultat de tot plegat és que Castelló i Tarragona, dos territoris amb una relació històrica molt consolidada per influència del bisbat de

Tortosa (on són inclosos municipis valencians), n'han estat directament perjudicades. “En crear-se l'estat autonòmic es trenca també la connexió natural entre Castelló i Tarragona. Els uns miren cap al sud; els altres cap al nord, i acaben donant-se l'esquena”. Qui així parla és Lluís Català, coautor de l'estudi “L'eix Castelló-Tortosa-Tarragona. Economia, població i infraestructures del node central de l'Arc Mediterrani”, que s'ha previst que es presente aquest divendres en l'acte que l'IIVVE organitza a Peníscola. El document, una acuradíssima anàlisi de vora un centenar de pàgines, destaca que, malgrat el dinamisme i el creixement poblacional que ha viscut aquest territori des de principis del 2000, “encara no s'hi ha produït una adequació [...] en termes de la necessitat de serveis, equipaments i infraestructures”.

**Via lliure.** Un dels pocs camps en els quals s'estan donant passos endavant és el del transport de mercaderies per ferrocarril. D'una banda, el Ministeri de Foment està habilitant la doble via en el tram de 44 quilòmetres entre Vandellòs i Tarragona, la qual cosa comportarà eliminar el principal coll d'ampolla del corredor mediterrani. La finalització de l'obra està prevista entre els anys 2016 i 2017. D'una altra banda, sembla



dibuixa un gran forat negre. Els plans inicials implicaven completar aquesta autovia d'interior fins a connectar-la a l'Hospitalet de l'Infant (on de moment finalitza l'autovia A-7), però ara per ara la finalització d'aquesta obra està en l'aire, per bé que alguns dels trams compten amb estudi informatiu.

Així les coses, els conductors es veuen obligats a pagar el peatge de l'autopista o bé a circular per la Nacional 340, una via que acumula punts negres i alts índexs de sinistralitat. La solució a aquesta anomalia que “ens resta competitivitat i té un altíssim cost en el transport de mercaderies”, en paraules d'Enric Domínguez, durant 39 anys cap d'estudis de la Cambra de Comerç de Castelló, és una reivindicació llargament anhelada pels agents econòmics i socials de Castelló i Tarragona. La crisi ha provocat que molts vehicles, tant particulars com de gran tonatge, abandonen l'autopista i s'incorporen a la carretera nacional, i que doncs col·lapsen més encara una via ja de per si saturada. “Solucionar aquest problema és peremptori”, diu José María Chavarría, de la Cambra de Comerç de Tortosa, qui reclama que, mentre no finalitzen les obres de desdoblament, aquest tros de l'autopista A-7 siga gratuïta. Alguns, com el professor Javier Soriano, del grup d'investigació i planificació urbana de la Universitat Jaume I de Castelló, van un poc més enllà i defensen de racionalitzar la gestió de les infraestructures. Per a Soriano, la solució més convenient seria eliminar els peatges de l'AP-7 (la concessió a Abertis té vigència fins 2019). “Acabar l'A-7 estaria molt bé, però és duplicar una infraestructura de transport ja existent. Tenim la N340, l'AP-7, tindrem l'A-7, la via de ferrocarril i la línia d'AVE...—explica—. En definitiva, estem malbaratant el territori, dissenyant massa infraestructures de transport, quan el que caldria és ampliar l'actual AP-7, fer-hi un tercer carril i llevar-li el peatge.”

Siga com siga, i fins que tots aquests embulls no es resolguin, les relacions entre Castelló i Tarragona o, el que és el mateix, el País Valencià i Catalunya, continuaran patint interferències.

*Violeta Tena*

Juan Antonio Duro (Terrassa, 1969) és director de la càtedra d'economia local i regional de la Universitat Rovira i Virgili. Aquest catedràtic lamenta que les fronteres administratives i el disseny de les infraestructures hagen dificultat les relacions econòmiques i comercials entre Castelló i Tarragona.

## “Les infraestructures al sud de Tarragona són tercermundistes”

**És el sud de Tarragona una àrea amb dèficit d'infraestructures de transport?**

—Indubtablement, és una àrea amb enormes mancances que determinen la situació econòmica d'aquesta part de Catalunya. El principal dèficit es dona en la infraestructura ferroviària, en tant que mitjà de transport bàsic tant per a mercaderies com per a passatgers. Hi ha tant de dèficit que provoca l'aïllament d'aquesta zona respecte de Tarragona, Castelló i Barcelona. No pot ser que un viatge a Barcelona dure 2 hores i 40 minuts, amb molt pocs trens i freqüències per culpa de l'existència d'una via única. Fins que no es resolguin situacions d'aquesta mena, s'estarà obstaculitzant el desenvolupament del territori.

**—Però hi ha 53 trens diaris que creuen aquest eix...**

—Sí, però quasi no paren i la freqüència de pas és mínima. Amb relació al preu, el servei és molt deficient. L'actual estat de les coses limita moltíssim la mobilitat de les persones, perquè resulta molt complicat anar a les Terres de l'Ebre o viceversa amb transport ferroviari. El tren és un dels

mitjans més eficients per al transport col·lectiu i les deficiències del sistema ferroviari compliquen la mobilitat. A més a més, hi ha greus problemes en la intermodalitat dels diferents mitjans de transport, amb la qual cosa s'entrebiquen encara més els fluxos.

**—A banda dels passatgers, hi ha la qüestió de les mercaderies...**

—Sí, per a les Terres de l'Ebre és essencial facilitar l'entrada i eixida de mercaderies perquè és una zona amb una important producció agroalimentària, de forma que una ràpida eixida cap a Europa contribuiria a abaratir els costos. Caldria fer de l'Aldea una estació central per a l'eixida de mercaderies, la qual cosa comportaria també desenvolupaments logístics. Això està més o menys previst en el Pla de Desenvolupament Territorial de la Generalitat de Catalunya, però no s'ha desenvolupat.

**—La proposta que hi ha sobre la taula per al coll d'ampolla ferroviari entre Vandellòs i Tarragona pot ser la solució definitiva?**

—És una situació de dèficit històric tan increïble que cal reclamar que s'acabe immediatament la doble via. A pesar de ser un territori molt dinà-



EL TEMPS

mic econòmicament, la situació de les infraestructures és tercermundista. Per això cal solucionar el coll d'ampolla ferroviari urgentment i dotar aquest territori d'unes infraestructures adients al seu nivell de desenvolupament i el seu potencial.

—**L'altre coll d'ampolla és a l'A7; en aquest cas, viari.**

—És necessari que aquesta qüestió es resolga ja mateix i es perllongui l'autovia passat l'Hospitalet. La gran acumulació de vehicles que transiten per la Nacional 340 entrebanca la competitivitat territorial. I amb tot, no és l'única millora que caldria escometre: caldria desdoblar la C-12, que va de nord a sud, i que obriria les Terres de l'Ebre fins al nord; desdoblar també la Nacional 240 que va per Mora i entra a Alcanyís perquè en aquest eix hi ha una important activitat agrícola, turisme enològic i producció industrial.

—**Algunes veus defensen de no fer el desdoblament de la Nacional 340 i, per contra, retirar la concessió de l'AP-7. És un plantejament realista, aquest?**

—Jo crec que sí. La veritat és que construir una via ràpida al costat d'una de peatge, com ho és l'AP-7, no deixa de ser força surrealista. Perquè al capdavant el que estàs fent és llevar-li

conductors a la via de peatge, de manera que el concessionari acabarà tenint problemes greus que l'administració acabarà resolent. I, alhora, construir un quilòmetre de via ràpida resulta caríssim. En termes estrictament econòmics, segurament és molt més barat no desdoblar la nacional i recuperar la concessió de l'AP-7. Però, essent realista, és difícil que això arribi a passar.

—**Què provoca que el sud de Tarragona arribi a 2013 amb unes infraestructures tan deficientes?**

—Ben bé no ho sé. M'imagino que hi ha dos elements importants: en primer lloc, aquest és un país on el criteri de planificació d'infraestructures és bàsicament radial i aquest és un eix que no entra dins d'aquest esquema. En segon lloc, s'ha prioritzat la construcció de línies de gran velocitat, amb la qual cosa tots els itineraris de mitjà recorregut han quedat una mica aïllats. La bombolla de la planificació de la gran velocitat ha deixat aquest tipus d'infraestructures en un segon terme.

—**La condició perifèrica de Tarragona dins de Catalunya ha jugat en contra de la primera?**

—Probablement sí. Els governs acaben adoptant una perspectiva radial en els diferents nivells. I també les infraestructures catalanes han patit una

certa radialitat. Arribats a aquest punt, paga la pena preguntar-se sobre les interaccions que es poden donar entre aquest territori al sud de Tarragona i el nord de Castelló. Ens trobem amb dues zones, Castelló i el sud de Tarragona, que estan molt imbricades però que formen part de dues comunitats autònomes diferents i això ha complicat la visió comuna que era necessària. Al remat, estem parlant de dos punts que són enmig de les capitals regionals i enmig de la seua pròpia interacció.

—**La divisió administrativa, doncs, ha jugat en contra de les sinergies que es podrien haver generat entre tots dos territoris.**

—Sí, i tant! Les divisions administratives afecten. Tot i que els fluxos comercials i els intercanvis econòmics tenen un comportament autònom, la divisió administrativa obstaculitza, perquè les infraestructures es dissenyen bàsicament a Barcelona o València i, per tant, es té una visió molt regional i molt pensada des de capital. Cada comunitat autònoma pensa sobretot en termes d'afavorir els fluxos entre els territoris perifèrics i la capital.

—**Ha faltat, potser, cultura de col·laboració institucional?**

—Probablement sí, entre tots dos. En tot cas, no s'ha d'amagar que es dona una interacció important, si bé hauria de ser encara molt més important. La reivindicació del corredor mediterrani ha provocat interaccions molt interessants, que poden ser la base per a treballar de manera plegada en projectes de més ampli abast que afecten les dues economies. I qui diu Comunitat Valenciana i Catalunya diu també l'Aragó. Projectes d'aquesta mena poden millorar molt la competitivitat global de l'àrea. El treball conjunt és una molt bona notícia que obri molt bones expectatives.

—**En quins altres àmbits trobeu que es podria aprofundir aquesta relació de cooperació o complementarietat?**

—Jo crec que Castelló i Tarragona poden treballar plegats en molts àmbits: productes formatius, disseny de productes turístics, la millora de les infraestructures...

*Violeta Tena*