

CLYMA, un assaig general del corredor



Els accessos ferroviaris al port de Barcelona actuals són provisionals, però ja hi ha licitades les obres definitives que en milloraran la connectivitat.

La Unió Europea (UE) va donar llum verd definitiu el passat 19 de novembre a la Xarxa Europea de Transport XTE-T (TEN-T), que inclou el corredor mediterrani com a eix essencial per a garantir una política de transports europea sostenible i eficient en l'horitzó de l'any 2030. El projecte va més enllà del traçat que afecta estrictament la costa mediterrània, i arrenca a Algesires, el port que connecta la península i el continent europeu amb el nord d'Àfrica. Traversarà Andalusia per l'interior, en lloc de fer-ho per la costa, i posteriorment enfilaria rumb a Almeria i Cartagena per connectar l'horta d'Europa amb el continent. Passarà pels grans ports del mediterrani com València, Tarragona i Barcelona. Després de Girona, travessarà la frontera pel túnel del Pertús.

El projecte CLYMA, liderat pel Port de Barcelona, treballa en el desenvolupament de l'eix Madrid-Lió al corredor mediterrani i proposa un full de ruta per gestionar de forma sostenible i eficient el transport fluvial, marítim, viari i ferroviari en aquest tram. Els seus socis s'han reunit a Perpinyà per crear un equip que estudiï i revisi les propostes vinculades a CLYMA.

A partir d'aquí, la línia de mercaderies pujarà per l'est de França, fins a Hamburg, un dels ports més importants d'Europa. Posteriorment, enllaurarà amb les capitals escandinaves:

Copenhaguen, Estocolm i Hèlsinki. Un recorregut que fa 4.400 quilòmetres que serà finançat en un 40% pel pressupost europeu, mentre que el 60% restant haurà de ser cofinançat

Dossier Euram

per les administracions públiques estatals i per inversors privats, perquè els pressupostos de la UE del període 2014-2020 no cobreixen tota la xarxa europea prioritària.

En aquest gran mapa de transports, la UE deixa fora el túnel central pels Pirineus, malgrat els intents del govern espanyol perquè fos a la llista, en un clar intent de restar importància davant Brussel·les al corredor mediterrani.

Amb la gran teranyina dissenyada sobre el paper, ara s'han de desenvolupar els projectes específics per a cada corredor i les seves modalitats de transport. I és en aquest context que s'ha creat el projecte CLYMA (Desenvolupament de la connexió Lió-Madrid al Corredor Mediterrani), un *think tank* que té el repte d'analitzar la situació actual d'aquest eix i proposar un model de gestió que pugui aplicar-se posteriorment a tot el corredor i també al conjunt de la xarxa TEN-T.

Barcelona, al capdavant. El port de Barcelona lidera el consorci que està desenvolupant el projecte CLYMA, que té un pressupost superior als 2,5 milions d'euros, dels quals la TEN-T European Agency en subvenciona un 50%. Els altres integrants del consorci són: el port de Tarragona; Portic, la plataforma telemàtica de la Comunitat Portuària de Barcelona; la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC); la Terminal Marítima de Saragossa (tmZ); l'Asociación de Logística Innovadora de Aragón (ALIA); VIIA, empresa pertanyent a SNCF Geodis dedicada a desenvolupar projectes multimodals, i MP2, societat mixta que aplega les plataformes multimodals i operadors logístics del Rosselló.

El projecte CLYMA ha d'avaluar les infraestructures existents –amb especial atenció als colls d'ampolla ferroviaris, tant pel que respecta a la xarxa com a la seva gestió– la demanda potencial i les necessitats d'oferta de serveis, el desenvolupament del concepte de sostenibilitat al llarg del corredor i la integració entre els diferents modes de transport. Així mateix, també ha de proposar com s'han de coordinar i integrar les diferents administracions implicades, els operadors ferroviaris, públics i privats, els seus sistemes operatius (tecnologies de la informació,



JORDI PLAY

El port de Barcelona lidera el consorci que està desenvolupant el projecte CLYMA, on també hi ha

sistemes de senyalització i electrificació de les vies, etc.).

Vuit àrees de treball. El projecte, que ja està en marxa i té una durada prevista fins al desembre de 2015, gira entorn de vuit eixos de treball. En primer lloc, CLYMA planteja una anàlisi de l'estat actual i futur de l'eix Madrid-Lió, que inclou estudis d'oferta i demanda i l'elaboració d'un catàleg de terminals i serveis existents al llarg de l'eix. D'altra banda, aposta pel desenvolupament d'un corredor intermodal, en què s'identifiquen els problemes i necessitats de l'eix i s'insta a desenvolupar un pla per a donar-hi solucions eficaces, que aniran acompanyades d'una anàlisi financera.

Així mateix, es treballa en la creació d'una estructura intermodal de gestió

que doni suport a la Direcció General de Mobilitat i Transport de la Comissió Europea en la gestió del corredor mediterrani, una tasca que implica desenvolupar un model de gestió a l'eix Lió-Madrid que s'hauria de poder aplicar a tot el corredor. És a dir, que el projecte de gestió d'infraestructures CLYMA hauria de ser exportable a la resta de trams d'un corredor que unirà Algesires i Hèlsinki al llarg de 4.400 quilòmetres, 1.300 dels quals discorren per l'Estat espanyol.

Entre els objectius d'aquesta associació internacional també hi ha el desenvolupament del concepte de "corredor verd" al llarg de l'eix mitjançant sistemes per mesurar la sostenibilitat del transport, proposant mesures per a un desenvolupament sostenible de l'eix i calculant les emissions de CO₂ i altres contaminants per marcar objectius de reducció. Un altre repte consisteix a desenvolupar un pla estratègic per la integració de les Tecnologies de la Informació i la Comunicació (TIC) entre els diferents agents i administracions vinculades a l'eix Madrid-Lió.

D'altra banda, els integrants de CLYMA treballen ja en projectes pilot i estudis estratègics específics al corre-

El port de Barcelona lidera el projecte CLYMA de l'eix Madrid-Lió del corredor mediterrani



el port de Tarragona i la UPC i altres organismes espanyols i francesos. La seva missió és analitzar l'estat actual i futur de l'eix Madrid-Lió.

dor, tant de caràcter sectorial com d'activitats concretes –accessos als ports, terminals interiors, trens multiclients, serveis de Ferroutage (transport de camions en tren), etc.– que ajudin al desenvolupament del corredor mediterrani a llarg termini. I perquè tota aquesta feina no quedi només dins del grup, es duen a terme accions de promoció i publicitat del corredor tant per a empreses públiques com privades i per al públic en general.

Aquest projecte té una especial rellevància perquè suposa la implicació del sector privat en el desenvolupament del corredor mediterrani. I és que la presència de les empreses transportistes i del clúster logístic d'Aragó, de les terminals marítimes i zones logístiques d'Aragó i del Rosselló, o d'una societat especialitzada en Ferroutage i serveis ferroviaris multimodals garanteix que la proposta de gestió estarà en línia amb les necessitats dels operadors i clients dels serveis.

CLYMA ha despertat l'interès de la Comissió Europea, per la seva voluntat d'ajudar a definir un model de governança sobre el conjunt del corredor mediterrani. Brussel·les també ha valorat especialment l'aspecte medi-

ambiental del projecte, que dedica esforços importants a mesurar l'impacte dels diferents modes de transport en el tram Lió-Madrid. Planteja els diferents modes de transport –carretera, tren, transport marítim i vies fluvials– com un sistema integrat i proposarà la combinació modal més respectuosa amb el medi ambient i més eficient energèticament.

L'eix Madrid-Lió connecta 14 grans ciutats que tenen un pes important en el transport de mercaderies i persones: Madrid, Guadalajara Saragossa, Lleida, Tarragona, Barcelona, Girona, Perpinyà, Montpeller, Nimes, Marsella, Avinyó, Valença i Lió. En aquest recorregut, el gruix de les relacions comercials és entre Catalunya i l'àrea d'influència de Lió, que formen la megaregió Barcelona-Lió, la novena més potent d'Europa per PIB generat.

Cita a Perpinyà. Per convertir tot el cos teòric en qüestions més pràctiques i concretes, els integrants del projecte CLYMA es van reunir divendres passat a Perpinyà amb representants del sector del transport del sud d'Europa per intercanviar coneixements i actualitzar els projectes que es van posar en marxa

després de la primera reunió dels socis, el 30 d'octubre de 2013 a Saragossa. De Perpinyà en va sortir un òrgan amb funcions consultives, que revisarà els estudis i propostes realitzades dins de CLYMA i que aportarà informació i investigació sobre el sector del transport de mercaderies.

En l'esdeveniment van intervenir, entre d'altres, el conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat, Santi Vila; el president del port de Barcelona, Sixte Cambra, i la presidenta del Consell General dels Pirineus Orientals, Hermieline Malherbe.

També es van poder escoltar les ponències especialitzades a càrrec de tècnics de la Direcció General de Mobilitat i Transport de la Comissió Europea i de la TE-T, així com taules rodones sobre la visió de les regions i municipis en el desenvolupament del corredor mediterrani –amb la intervenció del secretari de Mobilitat de la Generalitat, Ricard Font–, la perspectiva dels usuaris i operadors –hi va intervenir Josep Andreu, president del port de Tarragona– i la coordinació multimodal dels corredors.

Gemma Aguilera