

VOL VIURE EN
#CATALUNYALLIBERTATL'OPINIÓ
DELS EXPERTS

Joan Amorós

Nascut a Vila-sacra l'any 1938, és president de Ferrmed, un grup de pressió europeu liderat des de Catalunya amb l'objectiu d'impulsar un gran eix ferroviari de mercaderies entre el sud i el nord d'Europa. També ha estat president de diverses associacions culturals catalanes, entre les quals destaquen Acció Escolar del Congrés de Cultura Catalana i el Centre d'Agermanament Occitanocatalà (Caoc). El 1994 va rebre la Creu de Sant Jordi.

El gran eix Ferrmed i el corredor mediterrani

Ferrmed ha fet un gran esforç durant els seus catorze anys d'existència per introduir diversos conceptes essencials en l'àmbit de la UE: el concepte de xarxa ferroviària selectiva reticular i policèntrica, uns estàndards comuns (*Ferrmed standards*) per a aquesta xarxa i la selecció de grans corredors dins d'aquesta xarxa, particularment el gran eix Ferrmed (ferrocarril Escandinàvia-Rin-Roine-Mediterrània occidental), que en el sector sud coincideix amb l'anomenat corredor mediterrani.

Els resultats fins ara són: acceptació del concepte de xarxa selectiva i, en gran part, dels *Ferrmed standards*, i consideració del gran eix Ferrmed i del corredor mediterrani com a integrants d'aquesta xarxa. Una altra cosa és passar dels aspectes conceptuals a les realitats concretes.

La xarxa aprovada per la Comissió Europea i els estats membres és excessiva i difícil de reconvertir convenientment. Les línies integrants del corredor mediterrani no s'acaben de refer o ampliar d'acord amb les necessitats socioeconòmiques dels territoris afectats ni a França ni, encara menys, a l'Estat espanyol.

El gran eix Ferrmed, conjuntament amb el corredor mediterrani, uneix pràcticament totes les regions locomotores de la UE i s'adiu amb el gran vector de pro-

grés nord-sud de l'Europa occidental (vegeu figures adjuntes).

El ple desenvolupament econòmic d'aquestes regions descansa en la necessitat d'unes bones infraestructures de comunicació entre si. La taxa de rendibilitat interna de les inversions necessàries és de l'11,09%, d'acord amb l'estudi de detall fet per Ferrmed. Tot això, només comptant l'estalvi energètic, de mà d'obra i de temps, i l'impacte mediambiental favorable, sense considerar els re-

sultats de la creació de llocs de treball i el creixement del PIB.

Pel mar Mediterrani, hi passa el tràfic intercontinental més important del món. La falta d'eficàcia i de bona connectivitat dels ports de la Mediterrània occidental fa que el 75% d'aquest tràfic vagi als ports del mar del Nord, obviat els de la costa Mediterrània. La causa principal és el retard en la reconversió a l'ample internacional de les línies afectades a l'Estat espanyol. S'observa, així mateix,

una mancança total de planificació en el desenvolupament progressiu de la xarxa i de les seves connexions als ports, a les terminals intermodals i als polígons industrials per part del govern espanyol i una discriminació gran pel que fa a les prestacions que calen a mitjà i a llarg termini en les línies del corredor. Ferrmed insisteix en la necessitat que tot el corredor mediterrani, tant a França com a l'Estat espanyol, disposi sempre d'un mínim de dues línies paral·leles (quatre vies en total), totes aptes per a la circulació de trens d'ample de via internacional.

A França, falta el desdoblament de la línia entre Montpeller i Perpinyà, i a l'Estat espanyol, passar a ample internacional les línies convencionals des de Portbou fins a Múrcia (i, d'allà, nova línia vers Almeria i Algesires), amb una línia addicional entre Tarragona i València per a trens de passatgers d'alta velocitat que alliberi la convencional per al tràfic de mercaderies.

El tràfic potencial tant de passatgers com de mercaderies al sector París-Barcelona –i, per extensió, fins a València, Múrcia i Almeria (sense oblidar la connexió amb la vall de l'Ebre)– és enorme.

D'acord amb l'estudi global que vam fer l'any 2009, extrapolant els resultats a les circumstàncies actuals i tenint present la captació de nou tràfic intercontinental per als ports de Barcelona, Tarragona

i València, així com les conclusions d'una enquesta que hem fet recentment, amb unes bones infraestructures i un sistema d'exploació adient, el tràfic actual de mercaderies es podria multiplicar per cinc en el decurs dels propers deu anys, fet que significa la saturació de la línia mixta que passa per la Jonquera i la necessitat de convertir a ample internacional la línia de Portbou, el desdoblament de la línia Montpeller-Perpinyà i una nova línia exclusiva per a mercaderies entre el nus de Castellbisbal i Tarragona.

Amb trens directes de passatgers París-Barcelona, fent el trajecte complet en quatre hores, es podria captar una part significativa (prop d'un 30%) del tràfic aeri, que és actualment d'uns 9.000 passatgers/dia (3.285.000 a l'any).

Això, juntament amb millors horaris de trens en els trajectes Barcelona-Lió, Barcelona-Marsella i Barcelona-Tolosa, i noves connexions amb Suïssa, el nord d'Itàlia i el sud d'Alemanya, així com trens "regionals" entre Lleida, Tarragona, Barcelona, Girona, Figueres, Perpinyà, Narbona, Bessiers i Montpeller, i el tràfic addicional que aportaria la nova línia d'alta velocitat entre València i Barcelona, representaria multiplicar per quatre el nombre actual de trens de passatgers que creuen les Alberes.

L'impacte en estalvi energètic i la reducció de temps de trànsit serien molt significatius, amb una disminució d'emissions de gasos amb efecte hivernacle de més d'un milió de tones anuals.

La creació de noves indústries i pols logístics a la megaregió Barcelona-Lió (segons Richard Florida), que té com a nucli central Catalunya, representaria un increment molt important del nombre de llocs de treball i un gran augment del PIB (de prop d'un 1% anual durant un període de consolidació de deu anys).

Però tot plegat depèn de la voluntat dels governs francès i espanyol, principalment de l'espanyol. La plena sobirania de Catalunya podria ser determinant per aconseguir aquests objectius.

Infraestructures

■ Ferrmed, gran eix ferroviari de mercaderies



GRÀFIC: EL PUNT AVUI

Què preguntaries als experts?

Si tens alguna pregunta per plantejar als experts en economia, els la pots fer arribar a través de www.elpuntavui.cat. A l'edició digital d'El Punt Avui trobaràs un formulari per adreçar-los les preguntes, així com les respostes.

I DEMÀ

El futur de les infraestructures

Ricard Font

