

FOCUS

El Corredor Mediterrani entra en via

Fermed és optimista sobre la incorporació del tram peninsular del gran eix ferroviari europeu com a infraestructura de transport prioritària

FRANCESC MUÑOZ
BARCELONA

Joan Amorós no té dubtes que el Corredor Mediterrani figurarà com un dels eixos prioritaris que la Unió Europea inclourà en el document de les Xarxes Transeuropees de Transport, que farà públic el 2011, segurament a finals del primer trimestre o començaments del segon, després de l'aprovació per part del consell de ministres i el Parlament. Per al secretari general de Fermed, el dubte està en què es considera Corredor Mediterrani: «Fins a València està garantit, potser també fins a Almeria, però la clau està a aconseguir que arribi fins a Algesires, perquè això significaria també Àfrica», afirma.

L'impuls definitiu es va produir en les jornades Trans-European Transport Network, que es van celebrar a Saragossa els dies 8 i 9 de juny passat i a les quals van assistir ministres i experts de transport per debatre sobre els criteris i la metodologia que s'utilitzarà en l'elaboració del document. Entrar a formar part de les xarxes transeuropees de transport vol dir ser objecte d'una atenció especial en el finançament.

Una setmana abans de la cita, els governs autonòmics d'Andalusia, Aragó, Extremadura, Castella-la Manxa i Madrid havien signat una declaració conjunta a favor d'un corredor ferroviari central que hauria de travessar els Pirineus per Osca: és l'anomenat Travessia Central Pirinenca (TCP). Per això era molt important observar quin seria el posicionament que adoptaria el ministre de Foment, José Blanco. Sobretot perquè, al cap i a la fi, és responsabilitat dels estats membres la revisió dels projectes prioritaris. «Vaig parlar amb el ministre i va dir que apostaria clarament per l'eix euromediterrani i públicament va manifestar el caràcter estratègic de la infraestructura», abunda Amorós.

A part del sentit que té connectar per ferrocarril els principals ports de la conca mediterrània de

l'Estat –és una àrea que genera el 66% del PIB espanyol, el 80% del tràfic marítim i és fàcilment connectable amb l'eix nord-europeu i Àfrica– l'èxit s'ha d'atribuir en bona mesura a la tasca desenvolupada pel grup de pressió Fermed. «Hem obert el camí», afirma Joan Amorós, que recorda que quan la idea de desenvolupar aquest lobby va néixer a Catalunya, al País Valencià ni pensaven en aquesta possibilitat. «És una iniciativa catalana però on es troben còmodes totes les euroregions que en formen part», afirma.

La tasca de Fermed ha estat d'anar convencent els governs estatals, però també la Comissió Europea sobre el projecte de crear un gran eix ferroviari que vagi des d'Hèlsinki fins a Algesires (vegeu

Amorós pensa que està garantit fins a València i la clau és que arribi a Algesires

gràfic) i que connecti els principals ports marítims i fluvials, aeroports i terminals logístiques. En un moment en què la logística està agafant cada cop més protagonisme en l'economia internacional i en què les prioritats mediambientals exigeixen que s'optimitzi el transport de les mercaderies, l'opció del tren esdevé cabdal. La que s'ha convingut a anomenar «banana vermella» hauria de permetre racionalitzar les necessitats interiors i exteriors d'Europa en matèria de moviment de càrrega.

«Hem estat la gota malaia del transport de mercaderies per ferrocarril a Europa en els darrers anys», es declara Amorós. Tant és així que una iniciativa de Fermed com són els estàndards ferroviaris ha anat fent camí i ara són acceptats com un marc de referència per tècnics i polítics. Els estàndards són un seguit de criteris tècnics que s'haurien de prendre com a referència a l'hora de



Joan Amorós, a la dreta, amb el president de la Cambra de Barcelona, Miquel Valls, en una presentació. ARXIU

Gran eix ferroviari europeu



FONT: FERRMED

Un mar d'oportunitats

Joan Amorós es mostra molt optimista sobre el potencial de Catalunya i en concret de Barcelona en l'Europa del futur després d'analitzar les diferents dinàmiques socioeconòmiques que s'estan produint al món. En concret, parla de tres vectors de progrés que proporcionen grans oportunitats a la capital catalana: la configuració d'una megaregion europea entre Barcelona i Lió, l'increment del trànsit de mercaderies a la

Mediterrània, que situen els ports catalans en una posició envejable, i el desplaçament cap al sud de la regió euromediterrània. En aquest context, Amorós apunta que projectes com el 22@ de Barcelona o l'agència europea per al reactor experimental de fusió ITER estan en la línia bona de captar talent. «Tenim grans oportunitats i cal obrir bé els ulls i posar-hi els mitjans necessaris per aprofitar-les i no badar», assegura.

fer una nova línia o modernitzar-ne una d'antiga amb l'objectiu d'anar confluint en uns mínims paràmetres bàsics que posin fi a les illes ferroviàries que ara són els estats de la UE. Entre d'altres hi ha l'ample de via UIC, la possibilitat que hi puguin circular trens de 1.500 metres de llargària, els pendents màxims de 12 mil·lèsimes o la disponibilitat d'horaris i de capacitat per a la circulació de trens de mercaderies les 24 hores del dia i els set dies de la setmana.

El Corredor Mediterrani constitueix la part sud de l'eix principal Fermed, uns 2.200 km. L'octubre del 2009, Fermed va fer públic un ambiciós estudi de l'eix en què havia analitzat aspectes com l'oferta i la demanda, a més de qüestions tècniques i socioeconòmiques. L'objecte d'estudi eren 22.500 km de xarxa, que abasta des de Finlàndia fins al nord d'Itàlia i el sud d'Espanya (uns 13 països en total), inclouent-hi línies preferents i línies secundàries o afluentes.

INVERSIÓ. L'estudi planteja diversos escenaris d'inversió. Segons Amorós, l'escenari més plausible, implantant els estàndards Fermed en la seva totalitat, comporta uns 177.765 milions d'euros a nivell europeu, amb una taxa de rendibilitat interna de 11,1%.

En el cas de la despesa específica per al Corredor Mediterrani, que inclou també el canvi de l'amplada de via i construcció de nous trams, representaria un total de 41.500,5 milions. El pla d'inversions proposat per Fermed preveu que es faci de forma gradual, entre 2010 i 2025.