

Potencial econòmic de Catalunya (III)

written by Josep Pérez Franco | 14 de setembre de 2017

LES INFRAESTRUCTURES A CATALUNYA (2a part)

Nota de la Redacció: com a continuació del reportatge [Potencial econòmic de Catalunya \(I\)](#), publicat al mes d'abril, us oferim un conjunt de tres reportatges sobre les Infraestructures a Catalunya. La segona part, que surt avui, analitza la situació del corredor Mediterrani i dels ports.

CORREDOR MEDITERRANI

L'any 2002 quan la UE va proposar als estats que formulessin una proposta per projectar una xarxa de trens de mercaderies, el president Sr. Aznar no va considerar el corredor Mediterrani i va presentar la proposta del corredor Central Algesires-Madrid-Saragossa –que entrava a França travessant els Pirineus per Canfranc per un túnel de més de 30 km– i el corredor Atlàntic –que hi entra pel País Basc. La infraestructura per l'arc Mediterrani era perillosa, segons el seu criteri, ja que contribuïa a crear un clúster econòmic potent entre Catalunya, el País Valencià i les Illes. Calia establir una estratègia de divisió i enfrontament, impulsant murs polítics i psicològics entre Catalunya i València, a força d'afavorir el País Valencià en construccions turístiques, transvasament de l'Ebre, camps de golf, esdeveniments, “pelotazos”, etc., tot amanit pel seu partit en el Govern de València que ha ostentat el poder absolut en tots els estaments durant un munt d'anys.

Fou la societat civil la que va reaccionar, com succeeix tantes vegades a Catalunya. Es va crear FERRMED (Promotion du Grand Axe Ferroviaire de merchandises), sota la batuta de

l'enginyer Joan Amorós, que agrupa tots els actors implicats: ports, cambres de comerç, associacions empresarials, col·legis professionals, grans empreses, comunitats autònomes, operadors logístics, empreses ferroviàries, etc. Es va elaborar un ampli i complex estudi que fou presentat l'octubre del 2009 a la Comissió de Transports de la UE, amb el títol: "FERRMED GLOBAL STUDY". Contempla el projecte del corredor Mediterrani des del vessant tècnic, socioeconòmic, legal i administratiu. El treball posterior i les gestions fetes en el país i en les instàncies europees i totes les vicissituds viscudes mereixerien tot un tractat. El fet és que el corredor Mediterrani és una realitat formal. Fou aprovat per la UE el 2013 i ratificat el 19 de novembre del mateix any per l'Eurocambra. És un dels nou corredors prioritaris europeus. A la península Ibèrica hi haurà dos corredors, el Mediterrani i l'Atlàntic. Per llei hauran d'estar realitzats i en marxa el 2030 com a màxim. La UE participa en un 30% en el finançament i en un 40% en el passos transfronterers.

El corredor Mediterrani en la seva concepció inicial es tracta d'un tren de mercaderies exclusivament amb vies d'ample europeu de 4 o 8 carrils amb una capacitat de càrrega de 5.000 t. El seu funcionament es de 24 hores al dia i la longitud dels trens de 1.000-1.500 m i 4 unitats de tracció. El seu traçat va des d'Algesires a Estocolm i Sant Petersburg i un ramal des de Lió fins a Hongria.

L'arc mediterrani que justifica la necessitat d'impulsar i prioritzar el corredor Mediterrani pels propis interessos de l'Estat suposa (percentatges aproximats):

- El 40% del PIB
- El 50% de la producció agrícola
- El 55% de la producció industrial
- El 60% de les exportacions
- El 70% del turisme

El transport de mercaderies per carretera resulta insostenible

des del punt de vista econòmic i mediambiental. El pas de la Jonquera de 10.000 camions diaris suporta un volum de mercaderies anyal de 50 milions de tones i la posada en marxa del corredor mediterrani suposarà una substitució de transport per carretera si no un repartiment funcional i un estalvi per la zona de 800.000 t. de CO₂.

Aquí i ara el transport per ferrocarril és un insignificant 4% i amb tendència a disminuir, i la mitjana europea es situa en el 17% i l'objectiu és que potenciant el transport per ferrocarril s'arribi al 40%.

La Comissió Europea ha manifestat que la xarxa de corredors permetrà:

- La connexió de 94 grans ports europeus amb línies fèrries i carreteres
- L'enllaç per ferrocarril de 38 aeroports europeus amb grans ciutats
- La conversió de 15.000 km de vies fèrries en línies de gran velocitat
- L'execució de 35 projectes transfronterers que evitin l'estrangulament actual



Situació del projecte

El Govern espanyol és el responsable de fer el corredor. Disposar d'un projecte global i tenir informació és un exercici difícil, ja que hi ha un cert grau d'obscurantisme i es percep un nivell notable d'improvisació en la seva realització. La xarxa que s'està fent no és exclusiva per a mercaderies sinó mixta. Això és una perversió del sistema, car vol dir que els trens no podran circular les 24 hores al dia perquè les estacions tanquen durant la nit i els trens només podran tenir 500 metres de longitud amb la consegüent disminució de càrrega inicialment projectada.

Com que s'utilitzarà ample ibèric, aspecte que òbviament només succeeix aquí, en una bona part dels trams s'incorporarà un tercer carril per fer la conversió a ample europeu, que és més estret. Resulta un invent hispànic que aporta menys prestacions però resulta més econòmic que fer plataformes exclusives d'ample europeu i s'aprofita el traçat existent.

Trams

Els trams 1, 2 i 3 corresponen al recorregut pel territori català des de la frontera francesa fins a Vandellòs i incorporen el tram per Castellbisbal a Vila-seca i Vandellòs.

Tram 4: Vandellòs-Castelló

Tram 5: Castelló-València-Almussafes (hi ha la factoria de FORD)

Tram 6: València-Xàtiva-La Encina

Tram 7: La Encina-Alacant-Múrcia

Tram 8: Múrcia-Almeria

Tram 9: Almeria-Granada

Tram 10: Granada-Bobadilla

Tram 11: Bobadilla-Algesires

Com s'observa en el mapa del corredor hi apareix un ramal secundari que segueix el recorregut Algesires-Madrid-Saragossa-Lleida-Tarragona-Barcelona que també rep el nom de corredor Mediterrani, que de forma jocosa molts han batejat amb el nom de "Madriterráneo". En la pràctica és el corredor

Central. Aquest és el que realment s'està impulsant i és el que rep més inversions i s'executarà tot ell en ample europeu. Moltes d'aquestes inversions s'imputen al nostre corredor quan en realitat són infraestructures absolutament alienes. Aviat veurem la ficció màgica de veure que sobre el paper s'ha fet tota la inversió en un corredor Mediterrani virtual inexistent materialment . Aquesta actuació va en detriment del corredor primari i prioritari que és el Mediterrani. El Govern de Madrid persevera a fer creure que ambdós són compatibles. Abans de l'entrada del PP al Govern espanyol, encara que existien algunes reticències, no es discutia que el corredor Mediterrani era el conjunt d'infraestructures que connecten les principals ciutats i ports de la costa mediterrània. Sobre aquesta actuació anòmala s'ha referit també la Unió Europea en els seus informes, però desconcerta quan el mateix coordinador europeu del corredor Mediterrani, el Sr. Laurens J. Brinkhorst, en la reunió de l'abril d'enguany convocada a València pel ministre de Foment i amb l'assistència del Govern català, valencià i d'altres comunitats afectades i les organitzacions implicades, ha lloat les dues branques del corredor, la d'Algesires a Madrid i la que va per la costa fins a Barcelona, i va dir textualment que no pot decidir-se per cap de les dues, perquè això és el mateix que quan et demanen si estimes més el teu fill o la teva filla. Algú dubta encara de la necessitat de ser un estat i decidir sense dependències i seure en igualtat de condicions com disposen els altres socis membres d'un club que es diu Unió Europea?

S'ha produït un cert moviment per part del Govern espanyol, no pas per la carta de denúncia dels nostres eurodiputats dirigida a la Sra. Violeta Bulc, actual comissària de transports, ni tampoc per la protesta generalitzada del món econòmic català, que no inquieta el PP perquè saben que a Catalunya són un partit residual. El que ha tingut efecte ha estat el canvi d'actitud del món empresarial valencià, que ha dit prou i el PP coneix que el País Valencià és un territori on ha ostentat poder i no el vol perdre en el futur perquè

encara hi ha clientela. Veurem en què es concreta aquest canvi de política i quins resultats tindrà per a Catalunya. Els interessos econòmics compartits i complementaris entre València i Catalunya són un fet. Segurament la darrera informació facilitada pel secretari d'estat d'Infraestructures, Julio Gómez Pomar, va en aquest sentit, que ens ha sorprès quan ha anunciat que el tram del corredor Mediterrani que va de Castelló a Vandellòs tindrà doble ample de via internacional i estarà en funcionament en un any aproximadament, la qual cosa permetrà escurçar en 30 minuts el trajecte de Barcelona a València.

Ports

Encara que totes les infraestructures estan interrelacionades, en aquest cas és molt adient vincular el corredor Mediterrani amb els seus ports, perquè són la porta d'entrada de les mercaderies de l'exterior i en especial les procedents d'Àsia i el seu transport i distribució en xarxa per tot Europa. Cal destacar que els nostres ports competeixen amb els ports atlàntics, com Rotterdam, Anvers i Hamburg, que no seran competitius quan el tràfic arribi majoritàriament d'Àsia pel canal de Suez i eviti la volta pel cap de Bona Esperança al sud d'Àfrica, que suposa més temps i costos. És interessant observar gràficament el flux del tràfic marítim internacional. S'observa una tendència de canvi de flux de l'Atlàntic cap al Mediterrani.



Tràfic marítim
intercontinental

Els ports més importants de la Mediterrània peninsular són: Barcelona i Tarragona al Principat i Alacant, València,

Castelló, Algesires, Màlaga, Almeria i Cartagena. El primer del rànquing és Algesires, seguit de València i Barcelona.

El port de Barcelona és el més important de Catalunya. El 2016 va registrar un tràfic de 48,6 milions de tones i un nombre de 4 milions de passatgers, dels quals 2,7 milions foren creueristes. L'atractiu turístic de Barcelona, que s'ha convertit en un fenomen d'interès mundial, ha tingut òbviament efectes en l'activitat del port de Barcelona, on hi ha la terminal més gran d'Europa i la segona del món després de Puerto Vallarta – Florida (EUA). La tendència és a incrementar el seu pes, com ho demostra la inversió de 20 milions d'euros en una nova terminal feta per la multinacional Carnival Corporation, en règim de concessió, que opera amb diferents marques i disposa dels vaixells emblemàtics "Queen Mary" i "Queen Elisabeth". Així mateix la companyia MSC projecta una nova i moderna terminal per als seus vaixells.

L'empresa multinacional xinesa Hutchison ha construït una terminal de contenidors amb una inversió de 5,5 milions d'euros, que constitueix la inversió més alta feta a Catalunya per una companyia estrangera. En canvi, la resposta de l'Administració espanyola és d'incompliment absolut. No s'han fet els 4 km de la línia de ferrocarril d'ample europeu per a la sortida de mercaderies, ni l'estació intermodal, ni els accessos viaris que l'Estat espanyol va acordar amb la companyia. Així mateix el gegant del petroli rus Lukoil junt amb Meroil han fet una plataforma petrolera de 40.000 m², que disposa de 13 tancs d'una capacitat de 360.000 m², aquesta instal·lació té connexió amb la xarxa d'oleoductes de CLH.

Finalment i després d'uns anys de retard sembla que els accessos ferroviaris seran operatius l'any 2018. Dels 104 milions pressupostats l'Estat finançarà el 50% i l'altre 50% ho farà el Port de Barcelona. El desbloqueig és fruit de l'acord entre el Govern català i l'Estat sobre la cessió gratuïta de les vies dels Ferrocarrils de la Generalitat que

són d'ample europeu i constituïran una part dels futurs accessos ferroviaris. Aquest acord beneficiarà les empreses operadores i activarà el corredor Mediterrani i lògicament suposarà una millora en la competitivitat de Catalunya.

S'ha de posar de manifest la nova Reglamentació de ports de la UE aprovada el 8 de març del 2016, on la coalició espanyolista d'eurodiputats PP, PSOE i Ciudadanos va votar en contra per continuar mantenint la seva política de domini monolític i centralitzador. Això permetrà que els ports puguin gestionar-se de forma autònoma i apliquin tarifes competitives d'acord amb els seus criteris estratègics i comercials i el seu pla de negoci i que finalitzi el sistema de tarifes portuàries fixades pel Govern central, on els ports amb beneficis estan obligats a transferir-ne una part als ports deficitaris, que són subsidis entre els ports d'un país; i que són contraris a la normativa europea d'ajuts d'estat. Com ja pot suposar el lector, aquest reglament té el menyspreu de l'Estat espanyol i aquí de moment només és teòric pel seu incompliment, com és habitual en aquells aspectes contraris als seus interessos i criteris. A Brussel·les han pres nota i tothom coneix la manca de compromís del Govern espanyol i la seva habitual irracionalitat. És un fet que Espanya cada dia es troba més aïllada a Europa, en justa reciprocitat. Per aquest motiu, la realitat és que resta apartada i és lluny dels llocs de decisió. La seva veu i la seva presència no compten.

El port de Tarragona presenta una tendència de creixement important i és un dels ports més actius de la Península. S'ha de considerar que es tracta d'una infraestructura estratègica, ja que ha de ser un punt de sortida bàsic per a la indústria petroquímica de Tarragona, que és la més important del sud d'Europa. Tarragona serà un nus ferroviari clau per al desenvolupament del corredor Mediterrani i la seva interconnexió amb l'eix de l'Ebre i el corredor Atlàntic. Malauradament encara no es disposa de línies d'ample internacional i l'àrea de Tarragona presenta un coll d'ampolla

ferroviari dels més grans d'Europa i els plans de desenvolupament porten un notable endarreriment que provoquen un fre en les seves activitats i un ajornament de les inversions empresarials previstes, com és el cas de la BASF, que té aturada des de fa temps la construcció d'una estació intermodal amb una inversió prevista de 30 milions d'euros i la creació de 25 llocs de treball. S'espera que la zona industrial de Tarragona esdevingui un *hub* logístic important.