

# Obstacles al corredor

Tinc la sensació que la gent que va assistir a la V edició de la Jornada de Política Internacional de Torroella de Montgrí que es va celebrar el 2 d'abril passat a l'auditori de Can Quintana-Museu de la Mediterrània va sortir convençuda, si ja no ho estava, que l'administració estatal o està plena de gent inútil o de persones amb molta mala llet contra Catalunya i els catalans. Alguns fins i tot devien pensar que potser coincidien les dues coses en els mateixos individus. En tot cas, el sentiment generalitzat era que mentre les decisions que ens afecten les continuïn prenent gent que viu una realitat diferent sempre ens anirà malament perquè els seus errors al final són els nostres.

El tema a debat d'enguany era el corredor mediterrani i si la seva construcció era una via per superar la crisi. El corredor neix de la necessitat d'interconnectar els grans ports de la Mediterrània a través d'una línia fèrria per transportar mercaderies des d'Algesires a Milà, unint les principals zones econòmiques. Però com que la Mediterrània queda lluny de París i, sobretot, de Madrid, les connexions sud-nord s'han anat deixant de banda i s'ha apostat per la radialitat dels ferrocarrils iniciada a finals del segle XIX a partir de Madrid. Potenciar l'exportacióEl doctor en economia i degà del Col·legi d'Economistes de Catalunya, Joan B. Casas, va demostrar com la construcció del corredor potenciarà extraordinàriament unes economies que, tot i la crisi, continuen tenint un gran potencial exportador i que qualsevol altra aposta és anar contra la realitat econòmica i posar pals a les rodes al desenvolupament de tot l'Estat.

El secretari general de Ferrmed, Joan Amorós, encara va posar més en evidència que quan es prenen decisions a Madrid, els problemes es pateixen a Catalunya. Ferrmed és un grup de pressió, un lobby, que s'ha creat per impulsar la creació del corredor mediterrani. Hi participen empreses grans i mitjanes, diputacions, ajuntaments... des d'Algesires a França, i ha aconseguit, com a mínim, que el ministre de Foment, José Blanco, hagi anunciat solemnement que la centralitat ferroviària s'havia acabat. Bé, això és un dir, perquè l'Estat espanyol té el projecte de construir 2.600 quilòmetres d'alta velocitat. La xarxa de TGV requereix unes despeses enormes en infraestructures però, a més, té un manteniment molt costós. Les vies han d'estar aïllades per xarxes metàl·liques perquè no hi entrin animals ni persones. S'han de revisar diàriament i al mil·límetre perquè un tren a més de 300 km/h necessita que les vies estiguin en perfecte estat perquè no es produeixi una desgràcia. Ni funcionant a tot ritme les línies de TGV seran rendibles –ja em diran la quantitat diària de viatgers que aniran de Sòria a Calatayud–. L'única que ho serà, quan estigui enllestida, és la que unirà València amb Barcelona, si és que algun dia s'acaba. Hi ha un tram entre Tarragona i Castelló que fa 35 anys que està en estudi. I el corredor mediterrani, si existeix algun dia, acabarà amb trams que utilitzaran trams de vies normals, o sigui que d'alta velocitat, res.

A hores d'ara, el govern espanyol encara no té clar quin projecte presentarà a la UE per formar el gran enllaç d'alta velocitat europeu –d'Algesires a Estocolm– que uniria les regions més riques de tot Europa. Des del govern de Madrid presenten tres propostes. La primera seria la unió de Lisboa amb Madrid i d'allà cap a Irun; un segon que aniria des d'Algesires a Madrid, cap a Saragossa i cap als Pirineus, cosa que obligaria a fer un túnel de 64 quilòmetres per anar a parar a la vessant nord dels Pirineus enmig de camps de vaques i que potser sí que és la línia més curta a París, però que deixa de banda les regions més industrialitzades; i finalment el corredor mediterrani, que evita totes les muntanyes i s'enfila cap a París per la vall del Roina. Una línia que recorreria el territori on s'hi concentra quasi el 60% del PIB europeu. Si vostès haguessin de decidir, ho tindrien molt clar. Doncs des de Madrid això no es veu així. Sort que el conseller de Relacions Exteriors de la Comissió Europea, Víctor Pou, un veterà que coneix a fons les interioritats de Brussel·les, va dir que quan es presenten projectes que sorgeixen de la iniciativa privada i que a més estan plens de sentit comú, es miren amb bons ulls. Almenys hi

ha l'esperança que si els governs espanyols són curts de mires i prefereixen gastar-se els calés entre Ourense i Valladolid, des de la comissió se'ls digui que els diners europeus han d'anar a parar a fer infraestructures que suposin un rendiment social i econòmic important, que per això són inversions fetes amb diners públics.

Publicat a:

-El Punt Comarques Gironines 16-04-2011 Pàgina 22

Font del document:

[http://www.elpunt.cat/noticia/article/7-vista/8-articles/397699-obstacles-al-corredor.html?piwik\\_campaign=rss&piwik\\_kwd=mesOpini%C3%B3&utm\\_source=rss&utm\\_medium=mesOpini%C3%B3&utm\\_campaign=rss](http://www.elpunt.cat/noticia/article/7-vista/8-articles/397699-obstacles-al-corredor.html?piwik_campaign=rss&piwik_kwd=mesOpini%C3%B3&utm_source=rss&utm_medium=mesOpini%C3%B3&utm_campaign=rss)