“Ens fan més cas a Brussel·les que a Madrid”

Afirma que sense la seva associació no s'hauria aconseguit el corredor mediterrani
A Girona veu prioritari millorar la línia d'alta velocitat, que considera una “vergonya”, i fer el tercer rail a Portbou



Amorós al balcó de l'oficina de Barcelona
Foto: ALBERT SALAMÉ.

Doctor enginyer industrial, Joan Amorós (Vila-sacra, 1938) va passar la seva vida laboral a Nissan i quan es va jubilar va fundar Ferrmed, entitat sense ànim de lucre dedicada a la promoció del transport de mercaderies per tren i principal lobby europeu de pressió per al corredor mediterrani. Treballador incansable set dies a la setmana i home polifacètic, també ha tingut un destacat paper cultural i encara presideix la Fundació Occitanocatalana. És Creu de Sant Jordi i el 2012 va rebre la Medalla d'Honor de la Ciutat de Figueres.

Gairebé tota la seva vida laboral va estar a Nissan. Què hi feia?Hi vaig tenir diversos càrrecs fins a ser director general de programació i aprovisionaments. Depenia de mi la programació general de l'empresa, el llançament de nous productes, les compres, els controls de producció i la distribució. També vaig presidir l'empresa que van crear per distribuir vehicles al sud d'Europa.I va veure els dèficits que hi ha en el transport de mercaderies.Sí, fruit de veure els problemes que teníem amb la distribució i la compra de components, amb els costos del transport..., vam propiciar la creació d'una empresa de transport ferroviari juntament amb un grup de transportistes per carretera. L'empresa va començar i anava bé, vam reduir costos, però vam intentar fer transport internacional i va ser un fracàs, perquè amb la diferència d'amplada havíem de canviar d'eixos a la frontera i era bastant car. A més, un tren de Barcelona a París ens trigava cinc dies i encara a vegades el tren tornava partit en dos. Ho vam deixar córrer.I quan es jubila funda Ferrmed.Sí, quan em vaig jubilar vaig decidir posar-m'hi. A més, va coincidir que era el 2003, que va ser quan es van aprovar els projectes prioritaris de la UE en la xarxa de transport i el corredor mediterrani no hi era. El govern espanyol no el va posar i sí una hipotètica travessia central dels Pirineus. Vaig dir que fins aquí havíem arribat. I se'm va acudir crear aquesta associació, que ha anat creixent i ara té 148 membres de tretze països. I té molt de prestigi. Que duri!Vostè també ha estat un gran promotor cultural. Parli'm d'algunes experiències.Al seu moment, juntament amb Josep Espar, Albert Conejos, Jordi Maluquer i més gent, vam engegar el diari Avui. També el 1978-79 vam engegar el Cercle de Cultura Catalana, que va tenir 30 anys de vida, i amb el qual vam començar a fer en barris perifèrics de Barcelona, que és on feia més falta, aprenentatge de sardanes, teatre en català, concursos de redacció, exposicions de murals, cant coral... Paral·lelament, vaig participar en la creació, el 1978, del Cercle d'Agermanament Occitanocatalà. Vam començar a fer activitats amb els occitans a veure si els engrescàvem, però la veritat és que és difícil, això d'Occitània. En vaig ser el segon president i fa anys que ho vaig deixar. El cercle continua.Entenc que és diferent de la Fundació Occitanocatalana que encara presideix?Sí, al cercle fèiem activitats de cultura popular i vam decidir fer alguna altra cosa de caire més científic i vam inventar la Fundació Occitanocatalana. Una de les coses que va fer aquesta fundació és un gran congrés que es va anomenar Eurocongrés 2000 i que va durar dos o tres anys. També hem fet

diccionaris.L'occità està molt malament?Sí; desgraciadament, està en una situació molt precària. L'Eurocongrés el volíem fer en català i occità, però va ser impossible. Quan vam entrar en tot el camp de l'economia i tot això..., vam fer actes a Marsella, Montpeller i Tolosa, i molta gent parlava en francès, i això que tenien un cert sentiment occitanista...La fundació continua encara.Sí, últimament una de les coses que hem fet és un llibre sobre les aportacions catalanes universals, que l'hem fet pel procés que viu Catalunya. Hi hem inclòs 223 aportacions, moltes de poc conegudes. De cara als catalans, és per fer pujar l'autoestima. I ara n'estem enllestint l'edició en anglès, francès i castellà, i després de les municipals en farem una gran difusió pel món. L'anirem a portar si convé en mà a la Casa Blanca, a la senyora Merkel i al Sant Pare. Volem fer un gran acte de presentació a Brussel·les i convidar-hi tots els ambaixadors.També és secretari general de dues associacions europees.Sí, l'Euro-Mediterranean Business Association, que treballa en tot el que és l'àmbit mediterrani, i la R+D+4i, amb la que hem fet moltes activitats de tipus científic a tot Europa sobre el tema de la recerca, del desenvolupament de la innovació, però també hi hem afegit tres factors més –per això diem 4i– que són identitat –perquè sense identitat no es va enlloc en aquest món tan global–, impacte internacional –si no tens projecció no tens res a fer– i infraestructura. Són dues associacions que ara no són molt actives perquè estem molt enfeinats amb FERRMED i el llibre.Unint l'aspecte cultural i Ferrmed, el corredor mediterrani pot ajudar a unir els Països Catalans, molt mal comunicats.Tu diràs! Ara el nostre objectiu és que el corredor mediterrani es consolidi. Ens hem reunit tres cops amb la ministra, i amb la seva gent molts cops...Però hi ha hagut un canvi de tendència? Ara estan més oberts?Fan veure que sí, però la realitat és la que és. Fa onze anys que vam fer Ferrmed, i què s'ha fet al corredor mediterrani en aquest temps? Tot el que han fet és per anar a Madrid. Poden dir que han fet el TAV de Lleida a la frontera, però què han fet de Barcelona a Alacant? Res. I per nosaltres hi ha un punt crític, i no ens en sortim, que és una línia d'alta velocitat entre Barcelona i València. No hi ha dret que n'hi hagi per anar de Madrid a Palència i a tot arreu, i entre Barcelona i València no. Per aquí no estem disposats a passar. Anirem als tribunals si cal.I la línia que sí que han fet aquí, com ha denunciat Ferrmed reiteradament, no acaba de ser operativa per a les mercaderies.És que, a més a més, ho fan tot tan malament! Amb nosaltres tenen problemes perquè dominem el tema tant o més que ells. A Madrid m'he trobat amb discussions increïbles. Diuen que no hi ha trànsit al corredor mediterrani! Estic parlant del 2005, que m'havia de rebre el secretari general d'Infraestructures, i va delegar en un altre, i l'altre, en un altre. Ens van rebre a tercer nivell.Això contrasta amb Brussel·les? Tot i el prestigi que tenen, a Madrid els intenten aparcar?A Brussel·les ens rep tothom. El que passa és que a Madrid alguna cosa han de fer, perquè darrere de Ferrmed hi ha la Ford, la Seat, totes les associacions empresarials, les cambres de comerç, els ports... Si fóssim quatre gats seria diferent. El que deies dels Països Catalans. Hi havia gent que deia que no calia arribar fins a Algesires, que arribant a Alacant n'hi havia prou, i jo els deia que si això de Ferrmed només ho fem els catalans i els valencians, kaput. Un dels temes clau ha estat poder-hi donar un àmbit europeu.L'altre és la persistència?Sí, es tracta de no rendir-se mai, de ser com la gota malaia. Ara ens hem inventat l'EU Core Net Cities, que és una aliança per millorar les connexions entre ciutats en què hi ha tant Barcelona com Girona. I hem creat unes tribunes per mostrar l'opinió de la societat civil i de les empreses sobre transport, logística, energia, TIC... A Europa els ha entusiasmat. I, a mesura que crees el concepte de xarxa d'Europa, poses en evidència l'Estat espanyol, que es dedica a fer una xarxa que no és rendible. Això ho hem denunciat de totes les maneres possibles i ara a la Comissió Europea ho tenen clarísssim.No hi ha cap altre estat amb una actitud similar?Actualment no. Fins i tot els francesos han afluixat. És que París és tan indiscutible! A Espanya, com que no estan consolidats, volen fer aquesta xarxa per consolidar Espanya i consolidar Madrid. I l'únic corredor que els pot fer por és el mediterrani, perquè aïlla Madrid. I l'han tancat pèssimament pel sud expressament. Aquí el més important és no defallir. Com més visió hi donem a escala europea, com més insistim que volem una xarxa i que sigui reticular i policèntrica, perquè les radials no porten enlloc... Quan vam anar a Brussel·les el 2004 no s'havia pensat en una xarxa europea, només hi havia projectes prioritaris. Haver aconseguit una xarxa és una gran victòria.Es pot dir que el corredor mediterrani és un triomf de Ferrmed?No sé si ho podem dir així, perquè no som els únics que hi hem lluitat, però crec, sense ànim de posar-nos medalles, que hem estat decisius. Sense Ferrmed no crec que s'hagués aconseguit. Pensa que vam muntar un xou! Madrid no volia tancar-lo pel sud i vam posar en marxa centenars de cartes d'arreu a la Comissió Europea, amb còpia al ministre, per demanar el corredor complet. El ministre estava que trinava. A mi

em van amenaçar dos cops a través de terceres persones, em deien que fes el favor d'aturar-ho, que estava entorpint la negociació del govern espanyol amb la Comissió Europea. Vam crear tal allau que no podien anar a la Comissió Europea, on els deien que allò ho volia tothom: empreses, sindicats, ports, cambres de comerç, patronals... Això va anar així i va ser Ferrmed la que ho va fer.En l'àmbit gironí, què és més prioritari: el tercer rail a Portbou o la millora del TAV?Les dues coses. El primer ara és millorar la línia d'alta velocitat, perquè és una vergonya que no tingui prou potència elèctrica i que com a molt hi puguin anar dos trens. Posen l'excusa de la MAT. A més, ara ho investigarem, però sembla que haurien d'haver separat més les vies perquè els cops de vent quan es creuen trens de mercaderies, que van a 80, amb trens d'alta velocitat, que haurien de poder anar a 300 o 350, podrien fer saltar els contenidors buits. I per això han reduït la velocitat dels trens de passatgers com a solució. A més, per problemes de les locomotores de Renfe, els trens només poden ser de 500 metres, tot i que la línia és per a 750. Això vol dir que un tren francès de 750 l'has de partir en dos. Tot això és inacceptable. Fas que la línia estigui infrautilitzada i et queixes que no hi ha trens de mercaderies! És clar, si no hi poseu els mitjans perquè sigui capaç d'aguantar els trànsits! I, a més, és com un monopoli: els trens aquí van tots amb locomotores de Renfe, i a França, de SNCF, i et cobren el doble per un Barcelona-Lió que per un Barcelona-Madrid, que és la mateixa distància.I el tercer rail a Portbou?També és molt urgent. Si les vies no les han fet prou separades a la línia del TAV, això no hi ha qui ho arregli i l'única solució és separar els trens de mercaderies dels de passatgers. Hem de fer tots els possibles per passar per Portbou, fins i tot pagant un petit peatge si cal; sortirà més a compte que canviar els eixos. A més, això donaria vida al polígon de Vilamalla.Com veu el futur de Vilamalla?Vilamalla depèn molt de si som espavilats. Aquestes terminals, si no tenen un mínim valor afegit, no serveixen per a gran cosa. Vilamalla té un competidor molt important, el Voló; per tant, s'ha de buscar algun altre tipus d'activitat complementària.

Publicat a:
-El Punt Avui. Comarques Gironines 19-04-2015 Pàgina 54

Font del document:
http://www.elpuntavui.cat/noticia/article/1-territori/12-infraestructures/844294-lens-fan-mes-cas-a-brusselmles-que-a-madridr.html?piwik_campaign=rss&piwik_kwd=nacional&utm_source=rss&utm_medium=nacional&utm_campaign=rss&f=El+Punt+Avui