La Unió Europea denuncia el «rendiment insuficient» de la línia Figueres-Perpinyà

La línia utilitzada diàriament per menys de quatre trens de mercaderies no està connectada ni als ports ni a les fàbriques



La inauguració del tram de línia Figueres-Perpinyà.

FIGUERES| ACN / DDG

El Tribunal de Comptes de la Unió Europea ha denunciat la «falta de competitivitat» i el «rendiment insuficient» del tram del corredor mediterrani entre l'Estat i França. El guardià financer de la UE alerta en un informe que «no s´han complert, ni molt menys, els objectius» del nou tram Perpinyà-Figueres, ja que de mitjana la línia és «utilitzada diàriament per menys de quatre trens de mercaderies». La inversió per aquest tram va ser de 279 milions d´euros, dels quals la UE en va pagar 70.El Tribunal també lamenta que el TAV «en el tram Barcelona-Figueres no estan connectats a la xarxa ferroviària d´ample estàndard una sèrie de ports i fàbriques que constitueixen importants orígens i destins de mercaderies», el que hauria de permetre donar més ús a la línia.

L'informe del Tribunal lamenta que «actualment només es transporten a través dels Pirineus 3,1 milions de tones de mercaderies, el que representa el 3% del total del transport de mercaderies terrestre» entre França i l'Estat espanyol. En canvi, cada any creuen la frontera 90 milions de tones de mercaderies en camions, uns 19.000 al dia.

El Tribunal lamenta que «la falta de competitivitat del tram i el conseqüent rendiment insuficient» de la connexió ferroviària entre Catalunya i França «es deu sobretot als problemes de coordinació de la inversió a ambdues bandes de la frontera». «Això demostra que el concepte de corredor mediterrani de mercaderies no és totalment tingut en compte per les autoritats nacionals competents», lamenta.

Tercer rail sense trens

L'informe, que signa el membre del TCE Ladislav Balko, afegeix que la construcció d'un tercer rail a les línies ja existents per permetre la circulació de trens d'ample estàndard i garantir que la xarxa espanyola funcioni d'acord amb els estàndards europeus no ha donat els resultats esperats. «El cost del projecte va pujar als 61,5 milions d'euros, amb una contribució de la UE de 6,1 milions d'euros», recorda el text. ñTot i la seva entrada en marxa el desembre del 2010, entre el 2011 i el 2012 el tercer rail «només era utilitzat per un màxim de dos o tres trens de mercaderies al dia». Des del 2013, amb la nova línia d'alta velocitat, el tercer rail «no ha estat utilitzat per cap tren, ni de mercaderies ni de passatgers», lamenta el Tribunal.

Pel que fa al tram de Perpinyà-Figueres «no s'han complert ni molt menys els objectius quantitatius pel que fa al nombre de trens de mercaderies ni a les tones», diu el text. Segons alerta, el cost «va ser de 279 milions d´euros, amb una contribució de la UE de casi 70 milions». En els tres primers anys de funcionament, entre el 2011 i el 2013, «el nombre anual de trens de mercaderies va ser de 357, 636 i 931, respectivament, davant de l´objectiu de 8.665 trens de mercaderies marcat pel primer any» i el de 19.759 previst pel 2019. «Això significa que la línia va ser utilitzada diàriament per una mitjana de menys de quatre trens de mercaderies», denuncia el TCE.

Culpa França i Espanya de la manca d'impuls del corredor mediterrani. «La línia Perpinyà-Montpeller està congestionada, no està equipada amb el sistema ERTMS i és limitada en molts paràmetres tècnics, amb diversos passos a nivell en un tram de 150 kilòmetres», assegura el text. Segons diuen els auditors, «la renovació de la línia no és una prioritat per França» i no es començarà «abans del 2030».«A Espanya, en el tram Barcelona-Figueres no estan connectats a la xarxa ferroviària d'ample estàndard una sèrie de ports i fàbriques que constitueixen importants orígens i destins de mercaderies», diu l´informe, recollint una de les reivindicacions històriques dels Ports de Barcelona o Tarragona i de les grans multinacionals. «A més, la longitud dels trens de mercaderies està limitada a uns 500 metres, en comptes de l´estàndard europeu de 740 metres, i en general els trens de mercaderies són aturats per deixar passar els trens de passatgers», lamenta.

Sense resposta eficaç

L´informe, publicat ahir, lamenta que tot i l´objectiu de la Comissió Europea de transferir el transport de mercaderies de carretera a ferrocarril, la quota, de fet, ha baixat des del 2011. El pressupost de la UE, recorden els auditors, «ha contribuït en uns 28.000 milions d´euros al finançament de projectes ferroviaris entre el 2007 i el 2013». «Tot i aquesta aportació, i la prioritat atorgada per la CE», diu el text, «en els últims quinze anys el transport de mercaderies per ferrocarril no ha respost de manera eficaç davant de la competència del transport per carretera». «Els resultats segueixen sent, en general, insatisfactoris», alerta l´informe. Espanya és entre els estats de la UE amb menys quota de transport de mercaderies, només d´un 4,6%.

Font del document:
http://www.diaridegirona.cat/alt-emporda/2016/05/25/unio-europea-denuncia-rendiment-insuficient/785055.html?utm_source=rss