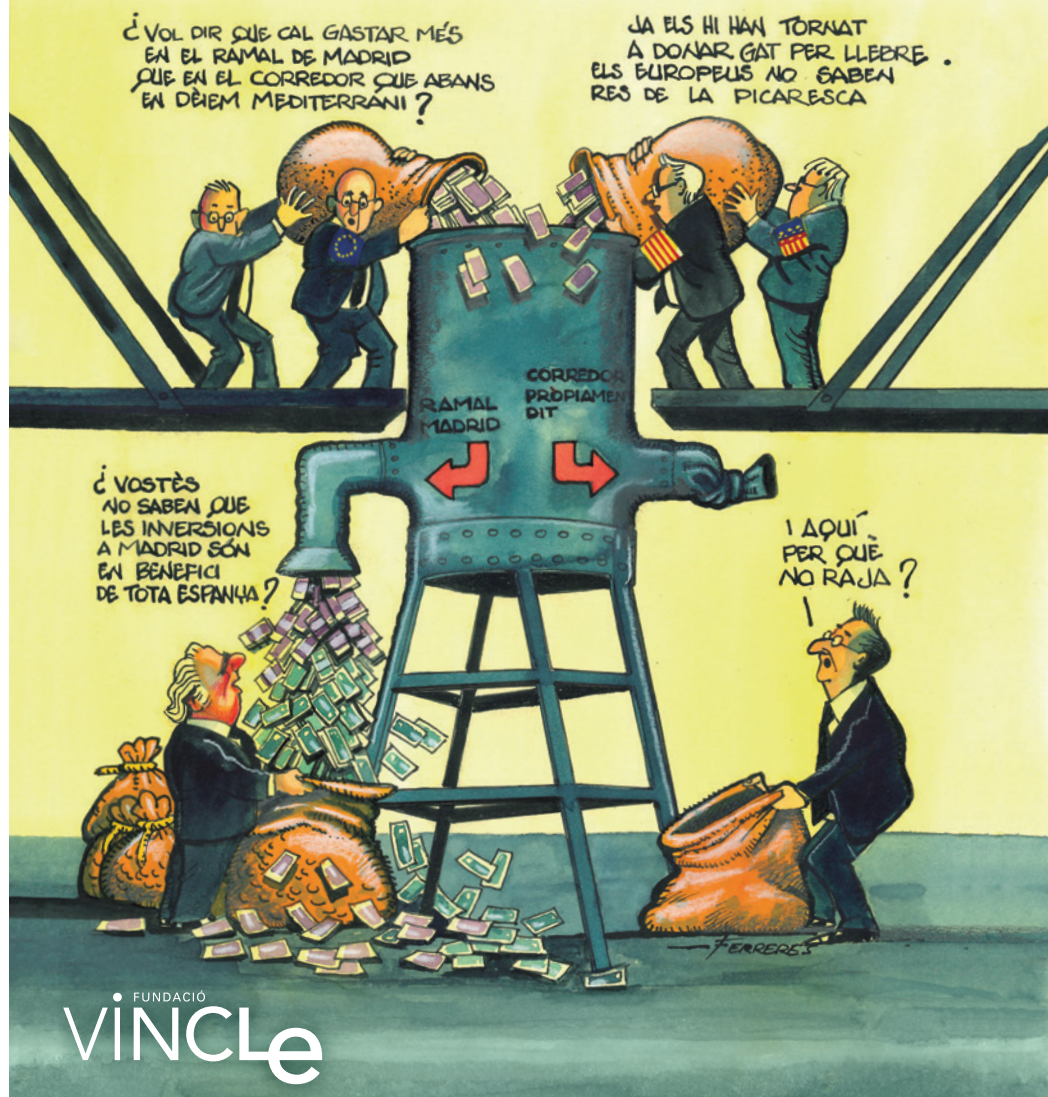


BASTONS A LES RODES: EL CORREDOR MEDITERRANI I LA LÒGICA DEL PODER A ESPANYA



BASTONS A LES RODES:
EL CORREDOR
MEDITERRANI I LA
LÒGICA DEL PODER
A ESPANYA

Eduard Gracia

“La inmodesta España que ayer se comía el mundo y hoy sufre una avería económica escalofriante ha retardado todo lo que ha podido la construcción de una vía ferroviaria de ancho europeo que recorra el litoral mediterráneo en dirección al corazón de Europa para abaratar las exportaciones de todo tipo. [...] El motor turbo de los últimos quince años (negocio inmobiliario, turismo y abaratamiento de los servicios gracias a la inmigración masiva) se cae a pedazos y aún existen en España importantes reticencias a una mayor articulación socioeconómica de su franja mediterránea. Un escándalo.”

Enric Juliana (2012): *Modesta España: paisaje después de la austeridad*¹

“Sembla que alguns alts funcionaris de l'Estat espanyol prefereixin una Espanya pobra a una Espanya pròspera, si la prosperitat ha d'entrar pels ports catalans.”

Ramon Tremosa (2020): *Catalunya, potència logística natural: l'Estat contra el mercat*²

“El Corredor Mediterrani és [...] un horitzó i, alhora, una formidable operació de recomposició territorial del poder a Espanya després de dècades de pensament radial i centralista.”

Josep Vicent Boira (2021): *La Via Augusta del segle XXI: el corredor mediterrani contra l'Espanya radial*³

“Barcelona té unes possibilitats enormes, a més que té un potencial industrial que Madrid no té. [Però a Madrid] no tenen gens d'interès que Barcelona sigui un *hub*. En res. [...] Barcelona sembla una ciutat proscrita. És massa important i no interessa que ho sigui.”

Joan Amorós (2021) a una entrevista per a *Vilaweb*⁴

“Em pregunto, quin país europeu frenaria el seu propi desenvolupament econòmic, la seva competitivitat i la defensa mediambiental? [...] No hi ha cap argument que justifiqui que un Estat no vulgui connectar els seus quatre principals ports entre si i amb Europa per poder aprofitar tot el seu potencial econòmic.”

Jordi Puigneró (2022) parlant a la Taula Estratègica del Corredor Mediterrani⁵

1 El paràgraf, publicat per primer cop l'any 2012 a l'assaig *Modesta España*, es pot trobar a Juliana (2014), p. 538-539.

2 Tremosa (2020), p. 168.

3 Boira (2021), p. 13.

4 Bou Costa (2021).

5 Presentació feta el 8 de juny de 2022 a Barcelona en el context de la Taula Estratègica del Corredor Mediterrani.

PRÒLEG

L'amic Eduard Gracia m'ha demanat que escrigui el pròleg del seu llibre, cosa que faig amb molt de gust. S'han escrit molts articles i llibres sobre el Corredor Mediterrani i la seva problemàtica, però el de l'Eduard té l'avantatge que fonamenta les seves consideracions sobre la base sòlida que li ofereix el *FERRMED Study of Traffic and Modal Shift Optimisation in the EU*.

Es tracta d'un estudi completíssim en el qual hem treballat —i encara hi estem treballant— una trentena d'especialistes d'arreu de la Unió Europea (enginyers, economistes, geògrafs, professors universitaris, estudiants...). El vam començar el mes de juny de 2019 i esperem tenir enllestit el *Final Report* pels voltants d'abril/maig del 2023.

Mai a Europa s'ha fet un estudi tan detallat. Hem analitzat uns 70.000 km de corredors, que inclouen ferrocarril, carretera i vies navegables. Si considerem cada mode de transport per separat, hem analitzat uns 225.000 km amb segments elementals que, generalment, van des d'una vintena a una centena de quilòmetres.

Així, doncs, hem pogut saber els tràfics existents en nombre de trens, camions i barcases, i els hem transformat en quantitat de tones transportades. Això ens ha permès identificar els colls d'ampolla actuals i futurs amb els escenaris de participació del ferrocarril en el transport terrestre de mercaderies que, en l'àmbit europeu, van des del 18 % actual fins al 30 % per a l'any 2030, d'acord amb l'objectiu marcat per la Comissió Europea. Així mateix, hem suposat que en aquell any hi pot haver un increment del 20 % del tràfic terrestre de mercaderies global. A l'ensem, hem pogut determinar quins són els grans *hubs* logístics europeus —a partir dels volums de càrrega d'entrada i sortida fins més enllà dels 300 km, del valor afegit dels fluxos i de la població— i hem pogut constatar que el binomi Barcelona-

Tarragona és el tercer en importància de la Unió Europea (UE). Només tenim al davant la zona del Rhur i la gran aglomeració urbana de Milà.

Aplicant models europeus de fluxos d'entrada i sortida de cada node (1.500, aproximadament), així com la interrelació entre ells, ha estat possible calcular la capacitat disponible de les terminals intermodals actuals (així com les seves característiques) i investigar el nombre de terminals addicionals necessàries per poder absorbir els tràfics dels escenaris considerats. A partir d'ací hem investigat els tràfics ferroviaris futurs amb els pertinents embussos previsibles i les necessitats de desdoblament de les corresponents línies.

No cal dir que s'ha investigat tota la problemàtica operativa ferroviària actual i la necessitat d'implantar un sistema totalment nou de gestió dels trens de mercaderies —*FERRMED, Flexible, Fast Integrated Rail-Road System of Transport* (+FIRRST)— que té en compte la integració total del tràfic de carretera amb el del ferrocarril i un nou model de terminal intermodal de la màxima eficiència.

Òbviament, com a resultat de tot plegat s'han pogut determinar els avantatges socioeconòmics i mediambientals de l'aplicació de les accions proposades per l'estudi (inclòs el sistema +FIRRST), tant en l'àmbit global de la UE com més al detall dels Estats membres i dels corredors TEN-T.

Les conclusions són veritablement espectaculars. Dels 70.000 km de corredors de la UE analitzats, el 65 % del tràfic es concentra en només uns 18.000 km (*Central Backbone*), que és on cal aplegar les inversions per tal d'assolir els objectius previstos pel *Llibre blanc del transport* de la Comissió Europea. Anant al Corredor Mediterrani, la major part del seu recorregut queda inclòs en aquests 18.000 km. En el cas de l'Estat espanyol, les

seccions incloses en el *Central Backbone* són: la frontera francesa - Múrcia (resseguint la costa), la vall de l'Ebre - Barcelona/Tarragona - Saragossa, els voltants de Madrid, els segments del Corredor Atlàntic compromesos entre Venta de Baños i Miranda de Ebro i part del País Basc, entre Vitòria/Bilbao i Irun.

Com a segona prioritat, hem determinat on hi ha el 65 % del tràfic en els països perifèrics. En el cas de l'Estat espanyol, als trams esmentats abans cal afegir-hi tot el recorregut Madrid-Irun, la vall de l'Ebre entre Castejón i els trams que van cap a Irun i cap a Bilbao, el Corredor Mediterrani de la costa entre Múrcia i Algesires i, prop del llindar, el tram València-Madrid.

L'Eduard Gracia, un dels economistes que han participat en el desenvolupament de l'esmentat estudi, amb les dades provisionals existents ha exposat tota la problemàtica del Corredor Mediterrani a l'Estat espanyol i ha recollit, a més, l'opinió de tot un seguit de personalitats rellevants vinculades al Port de Barcelona, a Adif i al món de l'economia.

Crec que el resultat del seu treball és altament significatiu, puix que facilita dades concretes que posen de manifest la discriminació que pateix, des de fa diverses dècades, el desenvolupament adequat del Corredor Mediterrani a Espanya. Les mancances són evidents i queda ben palès que els criteris dels plans d'inversió del Govern espanyol al corredor no encaren de cap manera els de caire socioeconòmic i mediambiental.

En definitiva, tenim a les mans una bona eina de divulgació que, a més a més, es fonamenta en dades reals inqüestionables.

Joan Amorós
President de FERRMED

SUMARI

1. INTRODUCCIÓ: LA LòGICA DEL PODER	9
2. LES ARTÈRIES LOGÍSTIQUES D'EUROPA	15
3. PODER I XARXA VIÀRIA	27
4. EL CORREDOR DE LA DISCÒRDIA	43
5. COM ES MALBARATA UN PROGRAMA EUROPEU	57
6. QUAN EL DISSENY NO RESPON A LA DEMANDA	73
7. CONCLUSIÓ: LA LòGICA DEL MERCAT	103
BIBLIOGRAFIA	110

INTRODUCCIÓ: LA LÒGICA DEL PODER

[Espanya és] “un estat dominat per la gran coalició redistributiva del sud, que exigeix els diners solidaris, i per les elits administratiu-financeres del centre, que defensen amb unghes i dents els avantatges en infraestructures que li atorga l'estat.”

Carles Boix (2012): *Cartes ianquis: un passeig sense servituds per Catalunya i el món*, (p. 150)

Poder i dependència

El poder té raons que la raó no coneix pas... Però no perquè sigui il·lògic, sinó perquè les seves prioritats obeeixen a una lògica diferent. D'exemples n'hi ha milions. A les societats modernes, tanmateix, sovint aquesta lògica s'amaga, es dissimula, es disfressa... Proposaria, doncs, d'il·lustrar-la amb una anècdota molt antiga, d'un temps molt menys subtil que l'actual.

L'any 425 aC va travessar Esparta la que possiblement devia ser la processó més estranya que s'hi havia vist mai. Els orgullosos espartans, amb els cabells llargs fins a les espatlles i coberts amb les seves famoses capes vermelles com la sang, contemplaven una processó d'uns dos mil dels seus serfs messenis (els anomenats *hilots*⁶) que, coronats de llorer, recorrien el senderi cap als temples entre crits d'aclamació. No eren, però, temps normals: els odiats atenencs acabaven d'infligir una derrota humiliant als espartans al cor mateix del seu territori.

Els espartans eren sens dubte els millors guerrers del món hel·lènic, insuperables allà on calgués força bruta, però els atenencs, més imaginatius i millors mariners, havien desembarcat a la badia de Pilos, a Messènia –al cor mateix del territori espartà–, i havien fortificat el promontori que la dominava. Pilos era un indret estratègic, malgrat que els espartans, homes de terra endins, no ho havien entès fins llavors: per això fou també en aquesta badia on, 2.252 anys després (quan es coneixia amb el nom de Navarino), es lliurà la batalla que feu Grècia independent de l'Imperi otomà.

⁶ Les traduccions del grec al català fan servir de vegades la paraula *ilota* i, d'altres, *hilot* per traduir el mot grec ἑλωτες.

ÉS PRECISAMENT QUAN ELS AMOS SE SENTEN MÉS FEBLES QUE LA PRESERVACIÓ DE L'EQUILIBRI DE PODER POT REQUERIR, PARADOXALMENT, EL SACRIFICI (DISSIMULAT O NO) DELS SERFS MÉS FORTS I, FINS I TOT, MÉS LLEIALS.

Des d'aquesta nova base, els atenencs aviat van començar a fer incursions terra endins i a incitar els hilots a la revolta. Quan els espartans se'n van adonar, van intentar desallotjar-los, però la seva infanteria va topar contra les fortificacions i la seva flota va ser enfonsada, capturada o foragitada pels trirrems atenencs. Pitjor encara: els espartans havien desembarcat més de quatre-cents hoplites, orgullosos fills de les famílies més influents d'Esparta, a l'illa d'Esfactèria, al centre de la badia, per reforçar-ne el bloqueig i, és clar, en ser foragitada la seva flota, es van trobar aïllats i envoltats d'enemics. Els espartans oferiren llavors la llibertat als hilots que burlessin el bloqueig per dur provisions a la guarnició de l'illa –cosa que alguns, tot jugant-s'hi la vida, van aconseguir. Tot fou debades, però: finalment la guarnició, delmada i desmoralitzada, es va rendir i, així, el centenar d'hoplites supervivents va fer el

que cap espartà no havia fet mai abans ni cap grec havia esperat mai que fes: rendir-se en comptes de lluitar fins a la mort.

És en aquest context d'humiliació, de feblesa dels amos de sempre i de por al que els hilots podrien fer en connivència amb els atenencs que tingué lloc la processó. Tucídides, l'historiador atenenc contemporani dels fets, ho explica així:

[Els espartans] "anunciaren que tots els hilots que creien haver-los prestat més servei a la guerra per llur valor fossin destriats, com si els volguessin donar la llibertat. El que feien era una prova, convençuts que precisament els que es consideraven dignes d'ésser alliberats els primers també serien, per llur esperit, els qui més es girarien contra ells. Així en foren escollits uns dos mil, que es van coronar i començaren a fer tombs als temples en senyal que ja eren lliures; però no gaire després els van fer desaparèixer i ningú no va saber de quina manera cadascun va morir."⁷

La brutalitat d'aquesta anècdota ens hauria de recordar quelcom que massa sovint volem (o ens volen fer) oblidar: la lògica del poder, de l'Estat, és per natura freda i despietada –com va escriure Nietzsche, "Estat és el nom del més fred de tots els monstres freds"⁸. El relat de Tucídides il·lustra, a més, un altre punt clau: és precisament quan els amos se senten més febles que la preservació de l'equilibri de poder pot requerir, paradoxalment, el sacrifici (dissimulat o no) dels serfs més forts i, fins i tot, més lleials. Shang Yang, un famós filòsof i canceller xinès del segle IV aC, ho va expressar potser amb més cruesa que ningú: "quan el poble és fort, l'Estat és feble; quan

⁷ Tucídides (1958), Llibre IV, secció LXXX, 3-4, p. 58-59.

⁸ "Staat heißt das kälteste aller kalten Ungeheuer." Nietzsche (1893), p. 65.

UNA RELACIÓ DE SUBORDINACIÓ NOMÉS ÉS SOSTENIBLE SI COMBINA LA COERCICIÓ AMB LA DEPENDÈNCIA –SI CAL, FORÇADA.

l'Estat és fort, el poble és feble"⁹. És la mateixa lògica perversa que porta el marit abusiu a impedir que la seva muller treballi fora de casa, el directiu mediocre a fer fracassar un subordinat més capaç que ell o els integristes islàmics a prohibir que les nenes vagin a l'escola: una relació de subordinació només és sostenible si combina la coercició amb la dependència –si cal, forçada.

⁹ Shang Yang (1928), p. 153 (en anglès: "A weak people means a strong state and a strong state means a weak people."). Shang Yang (390-338 aC) va ser un filòsof i canceller del regne de Qin, a l'antiga Xina, que defensava l'absolutisme més despietat com a fórmula de govern. Shang tingué, per cert, un final prou irònic: quan el sobirà a qui servia va morir, el seu hereu, superb i petulant, tot recordant que quan era príncep havia tingut alguna topada amb el canceller, se'n va venjar ordenant-ne l'execució i, aterrits pels esgarriñosos càstigs contra la desobediència que havia instituït el propi Shang, els seus amics el van abandonar.



El cas del Corredor Mediterrani

Al llarg de les pàgines següents ens caldrà no perdre mai de vista aquesta lògica del poder. Sovint el debat sobre la situació de Catalunya, el País Valencià i les Illes Balears a Espanya se centra en el dèficit fiscal –que és, sens dubte, desproporcionat, però on l'espoli d'uns serveix, al cap i a la fi, per beneficiar uns altres. Tanmateix, és encara més greu, per menys justificable, el seguit de polítiques de governs espanyols que llasten severament l'economia d'aquesta regió mediterrània sense beneficiar ningú. Si entenem l'Estat com a representant d'un conjunt de ciutadans que aspiren a maximitzar el seu benestar, aquestes polítiques no tenen cap explicació. Per contra, des d'una freda lògica d'Estat que prioritza la preservació del balanç de poder per sobre de qualsevol altra consideració –la lògica dels espartans, en definitiva–, aquestes polítiques poden adquirir molt de sentit.

He explicat ja en un treball anterior¹⁰ per què Catalunya, el País Valencià i les Balears serien víctimes d'aquesta lògica del poder. La integració del mercat europeu i global afavoreix certes regions econòmicament més atractives que, com a resultat, tendeixen a concentrar les activitats econòmiques de més valor afegit. A la península Ibèrica les forces del mercat tendeixen avui a afavorir el litoral mediterrani i, per tant, la integració europea reforça la deriva secular de desplaçament del centre –el nucli dur de l'Estat– cap a la perifèria mediterrània. Això diferencia Espanya de gairebé tots els altres estats europeus, on la integració afavoreix els que han estat els seus nuclis econòmics i polítics des de l'antiguitat: el centre-nord a Itàlia, les valls del Sena i el Roine a França, la costa atlàntica

MOLTES PECULIARITATS DE LA HISTÒRIA D'ESPANYA S'ENTENEN MILLOR SOTA EL PRISMA D'UN ESTAT QUE TÉ COM A PRIORITAT REFORÇAR LA DEPENDÈNCIA ECONÒMICA, POLÍTICA I CULTURAL DE LA PERIFÈRIA RESPECTE DEL NUCLI DUR DE L'ESTAT CONTRA UN MERCAT QUE ESTIRA EN LA DIRECCIÓ CONTRÀRIA.

a Portugal... En aquests països, per tant, els vents del mercat reforcen l'estructura de poder tradicional, mentre que a Espanya l'afebleixen.

Moltes peculiaritats de la història d'Espanya s'entenen millor sota el prisma d'un Estat que té com a prioritat reforçar la dependència econòmica, política i cultural de la perifèria respecte del nucli dur de l'Estat contra un mercat que estira en la direcció contrària. S'entén millor que, per exemple, després d'una anàlisi exhaustiva de les polítiques de transports europees als segles XIX i XX, Germà Bel conclouí: "El cas espanyol és un cas

¹⁰ Gracia (2021), publicat per la Fundació Vincle en aquesta mateixa col·lecció.

extrem d'ús de la política d'infraestructures al servei de la jerarquització territorial i de l'ordenació del poder a Espanya. Aquest objectiu ha tingut a Espanya molta més importància que el servei a les necessitats prioritàries de transport, tant del sistema productiu com de la mobilitat interurbana quotidiana, que és l'orientació primordial de la política d'infraestructures i de transport als països del nostre entorn¹¹. De fet, Bel troba que ni tan sols l'Estat francès, en molts altres aspectes el més centralista de l'Europa occidental, ha seguit una política de transports tan decididament radial com l'espanyola –presumiblement perquè no ha tingut tanta necessitat de redirigir els fluxos del mercat per reforçar el seu nucli polític.

És això el que frena el progrés del Corredor Mediterrani? Aquest corredor ferroviari d'altres prestacions que ha de resseguir la costa mediterrània des del Pirineu fins a Algesires, tot connectant regions que en conjunt representen el 45 % del PIB, la meitat de les exportacions i dos terços del tràfic portuari de mercaderies d'Espanya, constitueix no només una necessitat econòmica de primer ordre, sinó també, en paraules de Josep Vicent Boira –avui, precisament, coordinador d'aquesta obra gegantina– “una formidable operació de recomposició territorial del poder a Espanya després de dècades de pensament radial i centralista”¹². ¿Podria ser que la conspícua manca d'interès, per no dir oposició, que tan sovint demostren les institucions de l'Estat contra aquest projecte respongués a una voluntat d'evitar aquesta “recomposició”? Per a esbrinar-ho cal que primer n'examinem l'evidència i el context.

¿PODRIA SER QUE LA
CONSPÍCUA MANCA
D'INTERÈS, PER NO DIR
OPOSICIÓ, QUE TAN
SOVINT DEMOSTREN
LES INSTITUCIONS
DE L'ESTAT CONTRA
AQUEST PROJECTE
RESPONGUÉS A UNA
VOLUNTAT D'EVITAR
UNA “RECOMPOSICIÓ
TERRITORIAL DEL PODER
A ESPANYA”?

LES ARTÈRIES LOGÍSTIQUES D'EUROPA

“A straight line running roughly south-east and north-west and drawn from Rome to the Roman Wall [la muralla romana entre Anglaterra i Escòcia] is, so to speak, the transverse axis of [...] the Western Society.”

Arnold Toynbee (1935): *A Study of History* (p. 38)

¹¹ Bel (2010), p. 27.

¹² Boira (2021), p. 13.

Les línies mestres

Quan l'any 843, després d'enfrontar-se en una guerra civil, els hereus de l'emperador Lluís el Pietós van reunir-se a Verdum per dividir-se entre ells el que avui coneixem com l'Imperi carolingi, el fill gran, Lotari, s'emportà, a més de la corona imperial, una franja de terra que tallava el continent de nord a sud des dels Països Baixos, passant per les valls del Rin, el Roine i el Po, fins a Roma. Lògic: aquesta regió era ja aleshores la més rica, la que pagava més tributs i, per tant, també la més atractiva per a un príncep que pretenia mantenir una certa supremacia sobre els seus germans.

Han passat molts segles, però, com palesa la figura 1, el nucli econòmic i demogràfic d'Europa no s'ha desplaçat gaire i, llevat de la inclusió del sud d'Anglaterra (que al segle IX no formava part de l'Imperi carolingi), la Lotaríngia coincideix prou bé amb el que avui coneixem com l'Espinada Europea¹³, l'eix Manchester-Milà, el Pentàgon Europeu¹⁴ (per les ciutats de Londres, París, Milà, Munic i Hamburg) o fins i tot el Plàtan Blau¹⁵. Val a dir que el "nucli del nucli" d'aquest espai no ha restat pas immòbil al llarg dels segles. A l'Imperi romà el cor econòmic de l'Europa occidental estava essencialment entre Roma i la vall del Po, mentre que la vall del Rin no era més que una línia fronterera i la Gran Bretanya una illa boirosa, llunyana i pobra. El centre-nord d'Itàlia va romandre com el "nucli del nucli" d'Europa

13 *European Backbone*, en anglès. El terme va ser introduït per Brunet (1989).
14 Aquest terme va ser introduït per l'European Spatial Planning Observatory Network (veieu, per exemple, ESPON 2004).
15 *Blue Banana*, en anglès. El terme deriva indirectament de Brunet (1989). Val a dir que tots aquests termes són equivalents de forma aproximada, però no exacta –Brunet, per exemple, no incloïa París a l'Espinada Europea, mentre que l'ESPON, sí.

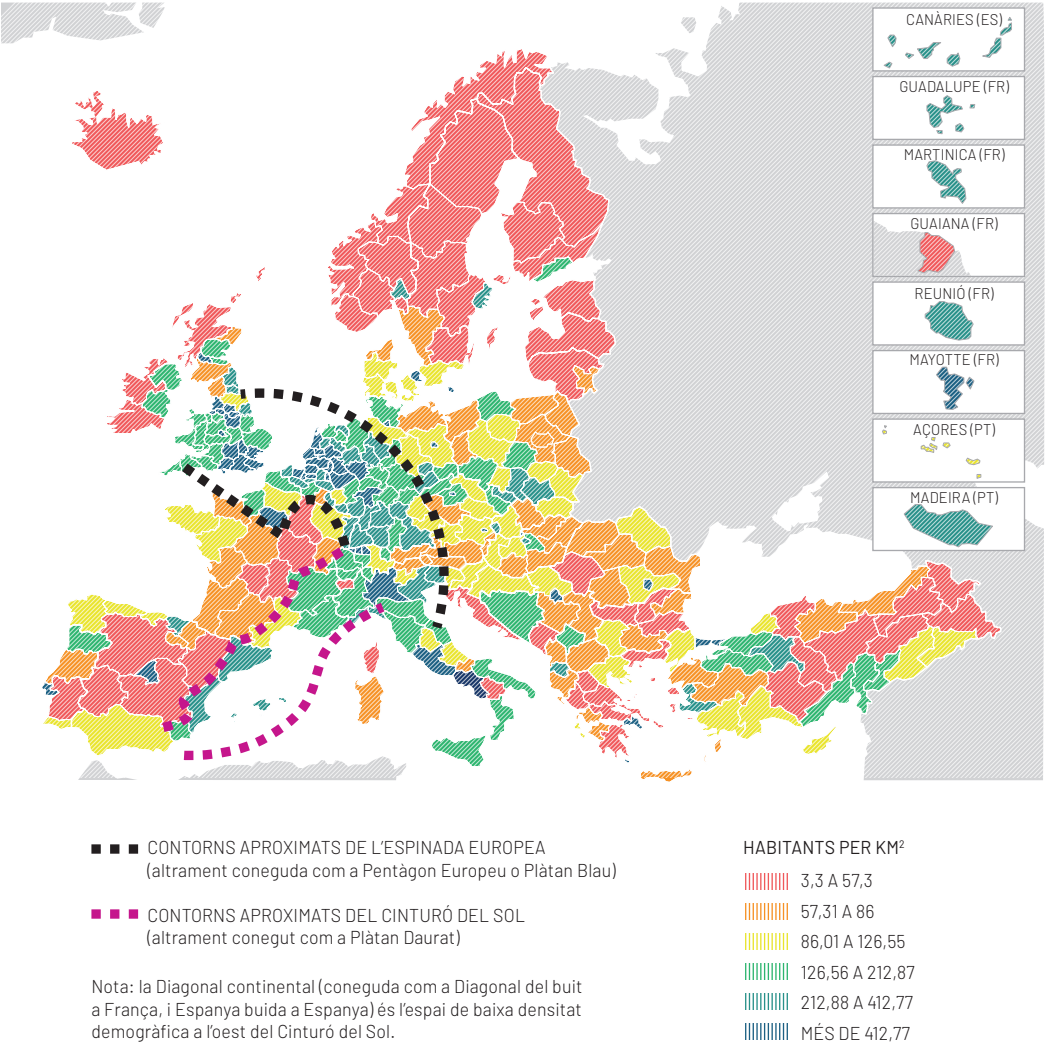
EL NUCLI ECONÒMIC I DEMOGRÀFIC D'EUROPA ES TROBA DES DE FA MÉS DE MIL ANYS DINS LA FRANJA QUE TALLA EUROPA DES D'ANGLATERRA, PASSANT PER LES VALLS DEL RIN I EL PO, FINS A ROMA.

fins a finals del segle XVI, però quan Lotari va signar el tractat de Verdum la vall del Rin havia ja esdevingut prou rellevant com perquè s'hi situés la capital imperial –Aquisgrà. De fet, amb l'augment de la productivitat agrària al nord d'Europa durant l'edat mitjana (associada a l'adopció creixent de l'arada normanda, més apropiada per terres humides que la romana¹⁶), a poc a poc els territoris al nord dels Alps van anar guanyant població i pes econòmic respecte dels del sud.

Així, durant la baixa edat mitjana Europa va tenir dos pols econòmics principals situats als extrems geogràfics de l'herència de Lotari I: al centre-nord d'Itàlia i a Flandes. Durant els segles XII i XIII els comerciants de nord i sud es trobaven periòdicament a mig camí, a les fires del comtat de Champagne (a la vall del

16 White (1962).

FIGURA 1: DENSITAT DE POBLACIÓ A EUROPA (NIVELL REGIONAL NUTS 2), ANY 2018



Font: Eurostat. Gràfic: elaboració pròpia a partir de gràfic d'Eurostat.

Sena, a l'est de París) però, amb la millora de les tècniques de navegació, l'obertura de la ruta directa entre Bruges i el Mediterrani l'any 1297 feu aquest punt de trobada innecessari i potència el nucli que sempre havia estat més desenvolupat: el nord d'Itàlia¹⁷. Allà, la primàcia va oscil·lar durant segles entre Florència, Gènova, Milà i Venècia fins que, a partir de la desfeta genovesa a la batalla de Chioggia l'any 1381, la Serenissima República veneciana passà a ostentar el lideratge econòmic europeu¹⁸.

Al segle XVI, amb l'obertura de les noves rutes atlàntiques cap a Amèrica i Àsia, el nucli econòmic passà primer a Anvers i, després d'un breu retorn a Itàlia (sobretot, Gènova) a la segona meitat del segle a causa de les atrocitats dels *tercios* espanyols a Flandes, s'acabà fixant a Amsterdam, on romangué fins aproximadament el 1780, quan es traslladà a Londres¹⁹, capital del país que aviat esdevindria el "taller del món"²⁰. Cap a finals del segle XIX la indústria britànica va començar a perdre posicions en favor de la d'Alemanya (principalment, és clar, de les valls del Rin i el Ruhr) i la dels Estats Units –cosa que, com és ben sabut, va contribuir a les tensions que van desembocar en les dues guerres mundials. Finalment, si a partir de 1945 el centre econòmic i financer del món creua l'Atlàntic cap a Nova York, a Europa el nucli central passa aviat a establir-se a l'Alemanya occidental –a l'entorn, un cop més, de les valls del Rin i el Ruhr. Així, doncs, el "nucli del nucli" econòmic europeu s'ha desplaçat cap al nord i cap al sud, però, en dos mil anys, no ha sortit

17 Braudel (2008), p. 101.

18 Braudel (2008), p. 102.

19 Braudel (2008), p. 90.

20 "Workshop of the world", en la coneguda expressió que va fer servir Benjamin Disraeli a la Cambra dels Comuns l'any 1838.

AQUESTA CONTINUÏTAT MIL·LENÀRIA ÉS FÀCIL D'ENTENDRE: COM MÉS S'INTEGRA UN MERCAT, MÉS ES CONCENTRA L'ACTIVITAT ECONÒMICA DE MÉS VALOR AFEGIT ALS INDRETS GEOGRÀFICAMENT MÉS CÈNTRICS I QUE GAUDEIXEN DE MILLORS COMUNICACIONS.

mai de l'eix que ja va observar Arnold Toynbee, l'historiador anglès, en el seu *Estudi de la història*: entre Roma i la frontera d'Escòcia.

Aquesta continuïtat mil·lenària és fàcil d'entendre. Com més s'integra un mercat, més es concentra l'activitat econòmica de més valor afegit (la que més es beneficia d'economies d'escala i d'integració) als indrets geogràficament més cèntrics i que gaudeixen de millors comunicacions, com ara accés al mar i a rius navegables –i aquesta regió és on més clarament es donen aquestes condicions de tot Europa. És més, en la mesura que aquesta activitat atrau persones per treballar-hi, es genera una demanda addicional de béns, serveis i infraestructures que, alhora, atrau encara més activitat i fa encara més difícil (malgrat que, com hem vist, no impossible) que el nucli es desplaci.

Naturalment, la concentració d'activitats al nucli inevitablement fa pujar els preus del

sòl, de manera que tendeix a expulsar-ne les que són més sensibles al cost i tenen menys economies d'escala –com ara l'agricultura o les manufactures de baix valor afegit. Aquestes activitats es van, doncs, esglaonant en zones successives de menys a més distància del nucli, tot estructurant una jerarquia on uns centres orbiten al voltant d'uns altres en capes successives i, alhora, poden competir entre si en base a especialitzacions diferents: per exemple, el centre de gravetat industrial d'Europa és avui al voltant de l'anomenada regió metropolitana del Rin i el Ruhr (és a dir, al triangle entre les ciutats de Colònia, Düsseldorf i Dortmund), però el nucli financer roman encara a Londres (veurem si arran del Brèxit això canvia) i, darrere seu, a París i Frankfurt.

Com palesa també la figura 1, l'Espinada Europea, vista de nord a sud, es bifurca en arribar als Alps i, mentre la branca principal segueix cap a la vall del Po, la secundària baixa per la vall del Roine (Ginebra, Lió, Marsella) fins al mar i, a partir d'aquí, segueix la costa cap a l'oest fins a Barcelona, València i Alacant –o, si voleu, Cartagena. Això és el que es coneix generalment com a Cinturó del Sol²¹: eix Gènova–Alacant, megaregió Barcelona–Lió²² o Plàtan Daurat²³ i, com passa a l'Espinada Europea, es pot dir que el seu paper central es remunta com a mínim fins a l'Imperi romà. Aquest eix té, doncs, una forta rellevància europea, però, sobretot, un pes econòmic determinant dins l'Estat espanyol, ja que representa el punt d'unió

21 *Sun Belt*, en anglès. El nom ha tingut èxit en part com a analogia de la franja sud dels Estats Units, que es coneix pel mateix nom i que va aproximadament de Florida, Geòrgia i Carolina del Sud, a la costa atlàntica, fins a Califòrnia, a la del Pacífic.

22 Florida (2008), p. 49-50. El terme en anglès és *Barce-Lyon*.

23 *Golden Banana*, en anglès.

EL NUCLI ECONÒMIC D'EUROPA ES BIFURCA EN ARRIBAR ALS ALPS I, MENTRE LA BRANCA PRINCIPAL SEGUEIX CAP A LA VALL DEL PO, LA SECUNDÀRIA BAIXA PEL ROINE FINS AL MAR I DESPRÉS SEGUEIX LA COSTA FINS A BARCELONA, VALÈNCIA I ALACANT.

de l'Espinada Europea amb la península Ibèrica, a més d'una regió turísticament atractiva i amb una forta tradició industrial i d'emprenedoria. Quasi tota la resta d'Espanya, en canvi, forma part del que es coneix com la diagonal continental, el territori despoblat que travessa l'Europa occidental de Lieja, al sud de Bèlgica, talla França en diagonal (on es coneix com la *diagonale du vide*, 'la diagonal del buit'), s'eixampla fins a ocupar la major part d'Espanya (*la España vacía*) i mor a la costa de Portugal. Aquestes antigues regions cerealistes (el *massif central* francès, la *meseta castellana*, l'*Alentejo* portuguès) no ofereixen prou atractiu a l'economia moderna i, per tant, perden cada cop més activitats i habitants –tret, naturalment, de l'excepcional singularitat que representa Madrid.

Les grans rutes

Òbviament, les grans artèries logístiques d'Europa han d'encaixar nitidament en aquest mapa de centres de gravetat demogràfics. Ho palesa la figura 2, que mostra el tràfic de mercaderies per via terrestre i fluvial a Europa²⁴, tot indicant amb el gruix de traçat el volum relatiu de tràfic en tones de cada ruta. La connexió amb la figura 1 és evident: els volums de tràfic de mercaderies més intensos són, en primer lloc, els de l'Espinada Europea al nord dels Alps (Bèlgica, Països Baixos, Alemanya Occidental...) seguits pels de la mateixa Espinada Europea al sud dels Alps (és a dir, el nord d'Itàlia) i tot seguit el Cinturó del Sol –definit, recordem-ho, com la ruta que baixa per la vall del Roine i a continuació segueix la costa fins a Barcelona, València i Alacant. A la península Ibèrica, de fet, cap altra ruta no s'apropa al volum i la rellevància de la que ressegueix el litoral mediterrani al sud del Pirineu: és més, tota la meitat occidental de la península Ibèrica té tràfics més similars als dels Balcans o les repúbliques bàltiques.

Aquest mapa, tanmateix, no mostra quins d'aquests fluxos tenen origen o destinació a cada població (en comptes de transitar-hi de camí a altres llocs) i, d'entre els que s'hi originen o hi van destinats, quins són els de curta distància (és a dir, el tràfic normal dintre de les àrees urbanes) i quins els de llarg recorregut –definit com els que viatgen a més de 300 km de distància. Aquesta darrera dada és especialment important perquè el ferrocarril de mercaderies difícilment pot competir amb el transport per carretera en trajectes curts: com que generalment cal fer servir camions per dur les mercaderies, primer, de la planta d'origen a l'estació de tren de sortida i,

24 FERRMED (2023), basat en les darreres DG MOVE Origin-Destination Tables (que fan referència a l'any 2015).

A LA PENÍNSULA IBÈRICA
CAP RUTA NO S'APROPA
AL VOLUM I RELLEVÀNCIA
DE LA QUE RESSEGUEIX
EL LITORAL MEDITERRANI
AL SUD DEL PIRINEU TOT
TRAVERSSANT CATALUNYA
I EL PAÍS VALENCIÀ.

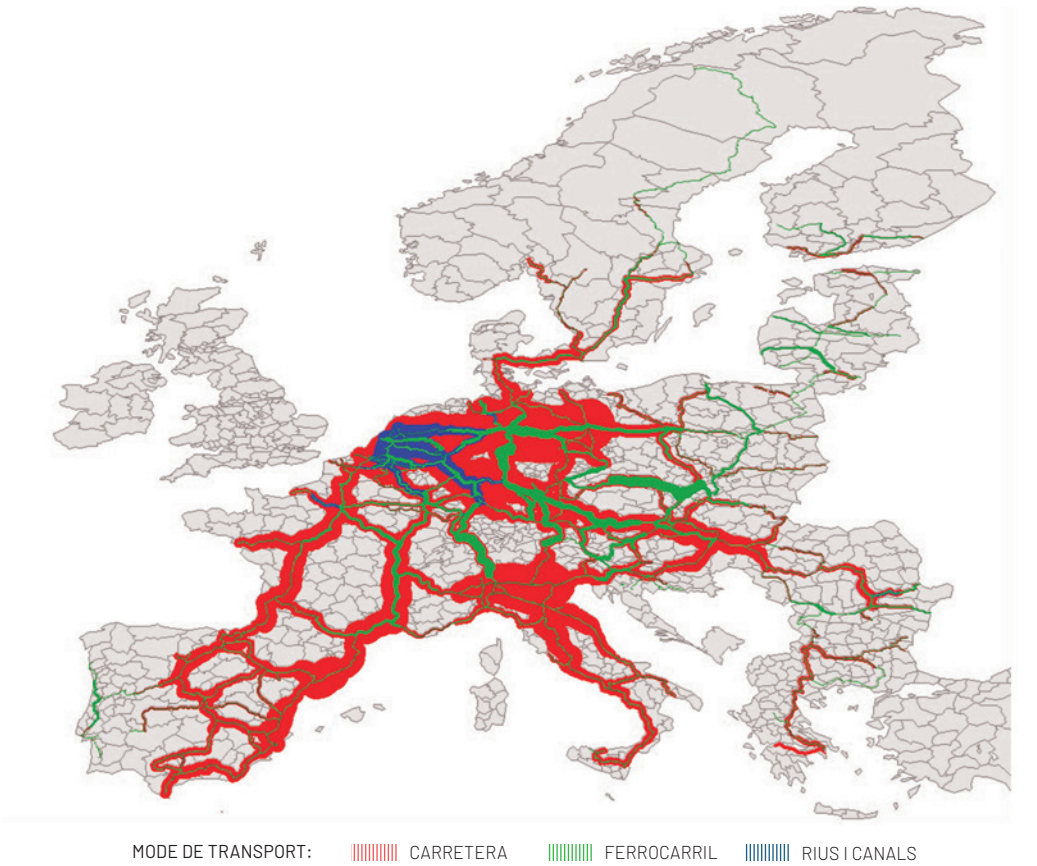
després, de l'estació d'arribada a la destinació final (mentre que per carretera es pot anar directament de l'origen a la destinació final), el ferrocarril només pot competir en trajectes prou llargs com perquè aquest cost representi una càrrega relativament poc onerosa.

Quan considerem aquestes dades província per província per al cas d'Espanya (figures 3 i 4), encara destaca més el pes relatiu de l'eix mediterrani. L'eix integrat Barcelona-Tarragona, amb el 12 % del tonatge total i el 19 % del de llarga distància, no només constitueix amb diferència el node logístic més important d'Espanya, sinó que supera la suma dels dos següents (València i Madrid) per a tots dos indicadors. Igualment, la franja de Cadis als Pirineus (per entendre'ns, la Via Augusta dels

romans) constitueix origen o destinació del 45 % del tràfic de mercaderies a Espanya i del 62 % del tràfic de les mercaderies que viatgen a llarga distància. El missatge és, doncs, diàfan: si l'eix del litoral mediterrani concentra prop de dos terços del tràfic de llarga distància, aquesta ruta ferroviària hauria de tenir prioritat absoluta. La segona prioritat

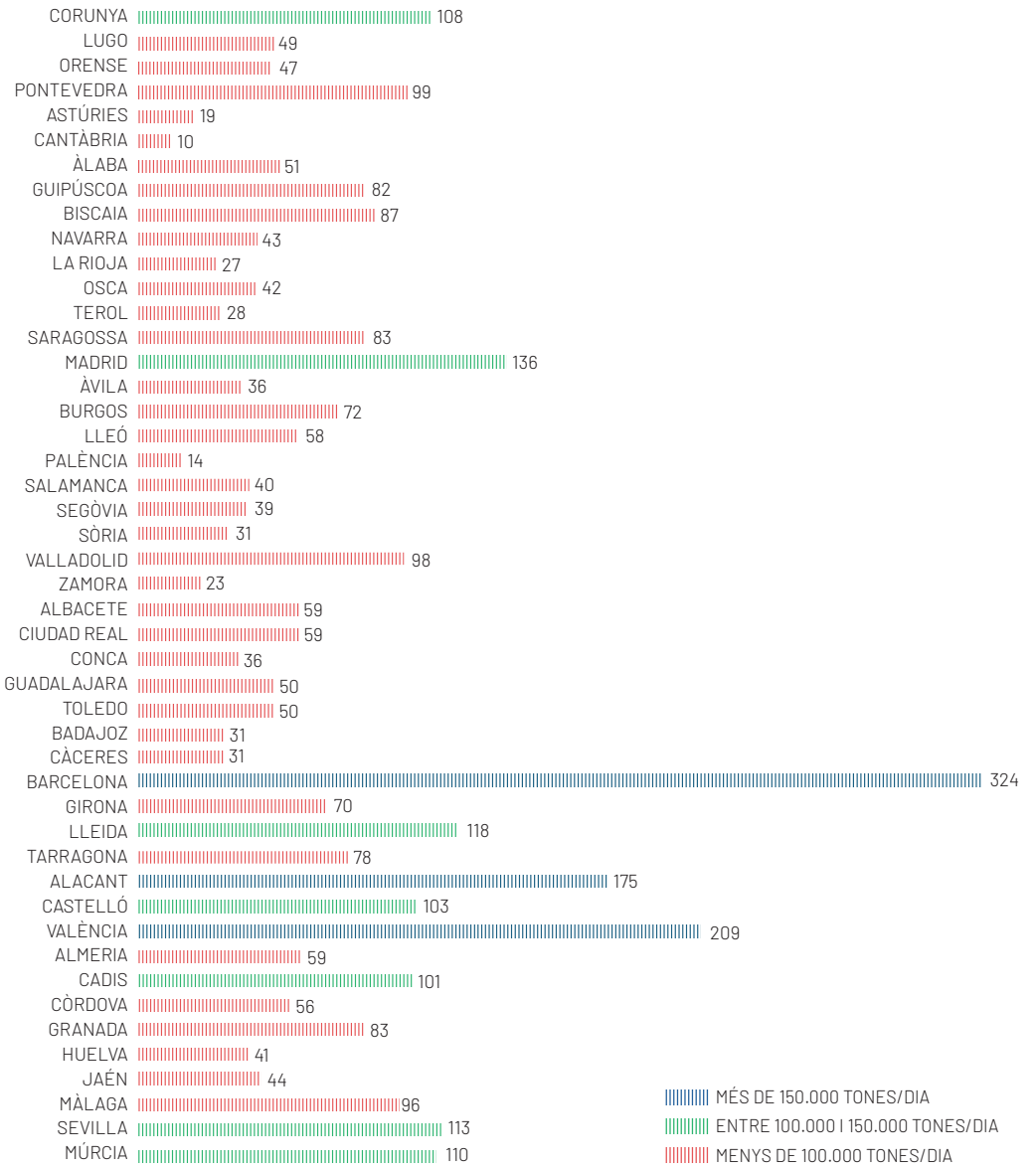
seria, llavors, Madrid i la seva connexió amb el Mediterrani per la vall de l'Ebre (Osca, Saragossa i Guadalajara), que són origen o destinació d'un altre 18,5 % del total de llarga distància i, per tant, junt amb la costa mediterrània, representen més del 80 % de la demanda potencial de transport ferroviari de mercaderies a Espanya.

FIGURA 2: INTENSITAT RELATIVA DEL TRÀFIC TERRESTRE DE MERCADERIES A LA UNIÓ EUROPEA, ANY 2015



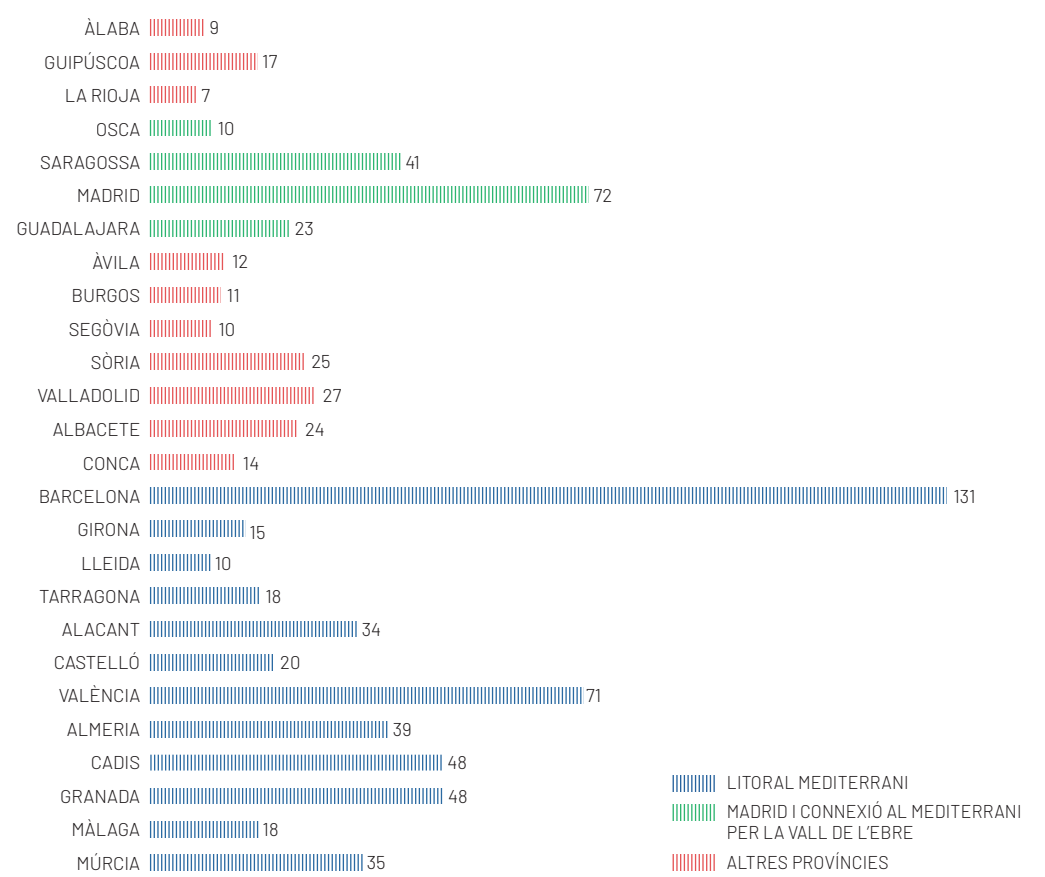
Font i gràfic: FERRMED (2023), a partir de les DG MOVE Origin-Destination tables (Comissió Europea).

FIGURA 3: ORIGEN I DESTINACIÓ DE MERCADERIES PER TRAJECTES TERRESTRES (PROVÍNCIES ESPANYOLES, ANY 2015, MILERS DE TONES/DIA)



Font: FERRMED (2023), a partir de les DG MOVE Origin-Destination tables (Comissió Europea).
Gràfic: elaboració pròpia a partir de FERRMED (2023).

FIGURA 4: ORIGEN I DESTINACIÓ DE MERCADERIES QUE FAN TRAJECTES TERRESTRES DE MÉS DE 300 KM (PROVÍNCIES ESPANYOLES, ANY 2015, MILERS DE TONES/DIA)



Font: FERRMED (2023), a partir de les DG MOVE Origin-Destination tables (Comissió Europea).
Gràfic: elaboració pròpia a partir de FERRMED (2023).

Partint d'aquestes dades, no ja en l'àmbit espanyol sinó europeu, un estudi recent de l'associació FERRMED²⁵ (un lobby europeu que defensa l'eficiència logística a través

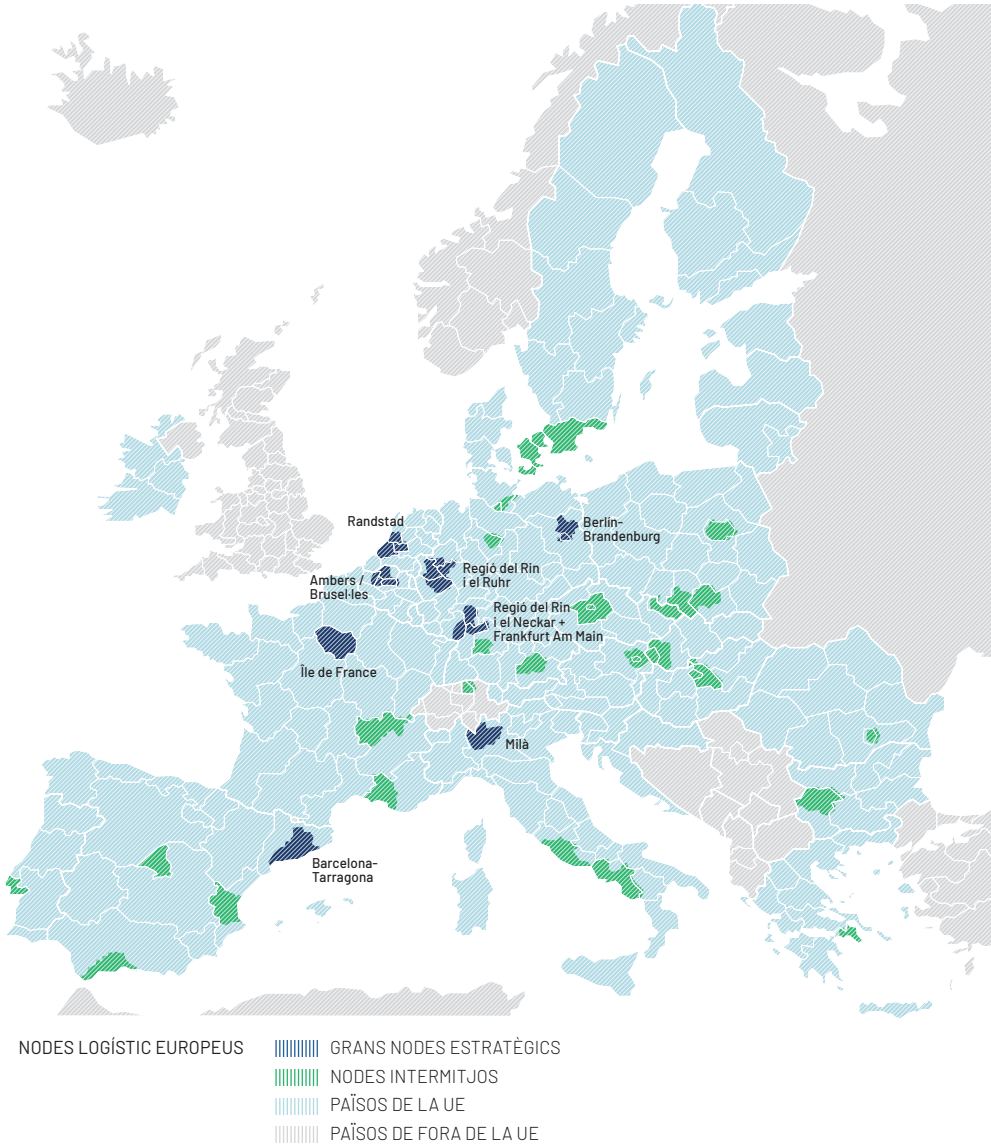
dels corredors ferroviaris europeus, i del qual parlarem extensament més endavant) ha identificat els principals nodes (o hubs) logístics d'Europa. Específicament, l'informe desenvolupa un índex compost per tres components: el tonatge d'origen i destinació de mercaderies terrestres a llarga distància

25 FERRMED (2023).

FIGURA 5: NODES (HUBS) LOGÍSTICS ESTRATÈGICS DE L'ESPAI ECONÒMIC EUROPEU

	NOM DEL NODE	ÍNDEX
GRANS NODES ESTRATÈGICS	REGIÓ DEL RIN I EL RUHR	15,89
	MILÀ	9,37
	BARCELONA-TARRAGONA	8,46
	REGIÓ DEL RIN I EL NECKAR + FRANKFURT AM MAIN	8,41
	ÎLE DE FRANCE	8,04
	RANDSTAD	7,64
	AMBERS-BRUSSEL-LES	6,97
	BERLÍN-BRANDENBURG	6,43
NODES INTERMITJOS	SILÈSIA	5,80
	VIENA-BRATISLAVA	5,29
	STUTTGART	5,01
	MUNIC	4,85
	MADRID	4,68
	ROMA	4,63
	VALÈNCIA	4,02
	VARSÒVIA	3,95
	PRAGA	3,90
	LIÓ	3,88
	NÀPOLS	3,82
	MÁLAGA-ALGESIRES	3,36
	COPENHAGUEN-MALMÖ	3,33
	HANNOVER	3,30
	HAMBURG	3,12
	MARSELLA	2,98
	BUDAPEST	2,04
	ZURIC	1,72
	BUCAREST	1,36
	LISBOA	0,79
	ATENES	0,63
	SOFIA	0,42

Font: FERMED (2023). Gràfic: elaboració pròpia a partir de l'original a FERMED (2023).



(és a dir, més de 300 km), que es pondera amb 10 punts; el valor afegit brut dels productes agrícoles i manufacturats que s'hi produeixen (atès que són aquests els béns que més sovint es transporten per ferrocarril), ponderat amb 5 punts, i la població resident, ponderada amb 1 punt.

El resultat és inequívoc (figura 5): sis dels vuit nodes més grans (o estratègics) formen part del Pentàgon Europeu, i un (Barcelona-Tarragona), del Cinturó del Sol. Només el més petit dels vuit, Berlín, queda fora de la regió que hem assenyalat com el centre de l'economia europea. Barcelona-Tarragona hi ocupa de fet una posició especialment rellevant, només darrere de la regió del Rin i el Ruhr (el centre industrial d'Europa) i de la de Milà, i situat al punt que enllaça els nodes de rang intermedi de la península Ibèrica amb els del cor d'Europa) –i val a dir que, si l'índex hagués estat basat només en el tonatge d'origen i destinació de mercaderies terrestres a llarga distància, el nus de Barcelona-Tarragona hauria quedat segon d'Europa, per sobre del de Milà. És més, llevat de les dues capitals polítiques (Madrid i Lisboa), no hi ha ni a la península Ibèrica ni al sud de França (diguem, a l'oest dels Alps i al sud de la vall del Loira) cap node rellevant que no es pugui considerar part d'aquest Cinturó del Sol centrat en la megaregió Barcelona-Lió. Des d'una lògica dirigida a maximitzar la prosperitat dels ciutadans, la prioritat de les infraestructures de transport d'aquest eix hauria de ser, doncs, inqüestionable, però no necessàriament des de la lògica del poder.

S'atribueix a Mark Twain l'afirmació que el passat no es repeteix, però sovint rima: per entendre el que passa avui val la pena, doncs, donar primer una ullada al context històric per veure si ens en sona algun vers.

EL NODE DE BARCELONA-TARRAGONA OCUPA UNA POSICIÓ ESPECIALMENT RELLEVANT, NOMÉS DARRERE DE LA REGIÓ DEL RIN I EL RUHR (EL CENTRE INDUSTRIAL D'EUROPA) I DE LA DE MILÀ, I SITUAT AL PUNT QUE ENLLAÇA ELS NODES DE RANG INTERMEDI DE LA PENÍNSULA IBÈRICA AMB ELS DEL COR D'EUROPA.

PODER I XARXA VIÀRIA

“En 2010 vamos a ser el primer país del mundo en kilómetros en alta velocidad [...]. Estamos cosiendo España con hilos de acero. Esa es la verdadera forma de hacer país, de defender la unidad de España: coserla con hilos de acero.”

Magdalena Álvarez (2008), en una entrevista quan era ministra de Foment

Les arrels del centralisme

Al principi, el comerç va crear les ciutats i els camins. Les primeres ciutats de la península Ibèrica van néixer de colònies fenícies i gregues (Lisboa, Cadis, Màlaga, Empúries, Roses...), i els intercanvis entre les que resseguien la costa mediterrània i les poblacions adjacents van crear –a còpia de passar-hi peus, peülles i rodes de carro– quelcom similar a una carretera: la via Heràclia (o Hercúlia), sobre el traçat de la qual els romans bastirien a finals del segle i aC l'anomenada Via Augusta. A partir d'aquí, durant l'Imperi romà es va crear la resta de la xarxa a Hispània per connectar les poblacions més rellevants tot aprofitant les vies de comunicació naturals. Les generacions posteriors van contribuir més o menys al manteniment i la millora de les vies romanes, però durant més de mil anys en van respectar el traçat perquè era el més eficient. És només amb la monarquia borbònica, a partir del segle XVIII, que l'Estat espanyol esdevé prou absolut per imposar la raó política sobre l'eficiència més elemental: neix així la xarxa radial.

En efecte, amb la decadència del feudalisme a finals de l'edat mitjana es consoliden a Europa dos models polítics oposats: el protocapitalisme liberal-parlamentari (Venècia, Gènova, els Països Baixos, la Gran Bretanya...) i l'absolutisme (França, Prússia, els imperis Rus i Otomà...). Els protocapitalismes parlamentaris estaven dominats per oligarquies mercantils a les quals calia un règim que garantís cert grau de llibertat i seguretat jurídica per prosperar²⁶. Per contra, les monarquies absolutes eren

26 Fent servir la terminologia popularitzada per Acemoglu i Robinson (2012), podríem dir que aquests règims, sense ser "democràtics", eren més *inclusius*, mentre que les monarquies absolutes estaven governades per elits de caire més *extractiu*.

AMB LA DECADÈNCIA DEL FEUDALISME ES CONSOLIDEN A EUROPA DOS MODELS POLÍTICS OPOSATS: EL LIBERAL-PARLAMENTARI I L'ABSOLUTISTA.

governades per elits burocràtiques i militars a les quals la centralització del poder coercitiu conferia la capacitat de respondre ràpidament i aclaparadora a qualsevol oposició local. Per això a principis del segle XVIII John Law, un banquer escocès esdevingut breument responsable de les finances de França –i que, com a britànic, provenia d'un entorn on el poder estava molt menys centralitzat–, va comentar: "Mai no m'hagués pensat el que vaig veure quan era controlador de finances. Sapigueu que aquest regne de França és governat per trenta intendants. No teniu ni parlament, ni estats, ni governadors; hi ha trenta mestres de peticions assignats a les provincies dels quals depenen la desgràcia o la felicitat d'aquestes provincies, llur abundància o llur esterilitat"²⁷. A França, naturalment, la centralitat econòmica de París

27 "Jamais je n'aurais cru ce que j'ai vu quand j'étais contrôleur des finances. Sachez que ce royaume de France est gouverné par trente intendants. Vous n'avez ni parlement, ni états, ni gouverneurs; ce sont trente maîtres des requêtes commis aux provinces de qui dépendent le malheur ou le bonheur de ces provinces, leur abondance ou leur stérilité." Tocqueville (1952), p. 63. Val a dir que Law és més famós per la seva gestió financera de França, amb la qual va provocar el col·lapse bursari més espectacular del segle XVIII.

(que a mitjans del segle XIII era ja la ciutat més gran d'Europa²⁸) va afavorir encara més la centralització política, atès que reforçava la dependència de les provincies respecte de la capital –malgrat que també hi introduïa una fragilitat que seria fatal per a la pròpia monarquia absoluta quan, el juliol de 1789, els revolucionaris prengueren el control de París i aviat descobriren que ningú, a cap racó de l'Hexàgon (llavors l'Estat més poblat i poderós d'Europa²⁹), no estava en condicions d'oposar-s'hi amb èxit.

Així com la França de Lluís XIV s'articulà al voltant de la metròpoli de París i les regions més poblades del nord, l'Espanya absolutista es va desenvolupar a partir de la monarquia de Castella, on residien les grans poblacions de l'altiplà i la vall del Guadalquivir³⁰ i on, a més, el poder del rei i de la maquinària burocràtica que havia bastit Felip II era ja molt gran. El cas de l'Espanya borbònica no és, doncs, cap anomalia: la superioritat militar dels absolutismes preindustrials els va permetre expandir-se durant segles tant a costa del feudalisme com de les repúbliques mercantils. Igual que entre 1707 i 1715 s'aboliren per la força de les armes els furs i constitucions de València, Aragó, Catalunya i Mallorca, entre la fi de la República de Novgorod el 1478 i la de les darreres ciutats hanseàtiques el 1810 van caure gairebé tots els

28 Chase-Dunn, Willard i Willard (1994). Val a dir que a partir de mitjans del segle XVII Londres va passar per davant de París i esdevingué la ciutat més populosa del continent.

29 Dades extretes del Maddison Project. Cap al 1800 els imperis Rus i Otomà tenien poblacions totals comparables a la de la França metropolitana, però la part d'aquestes poblacions que residia al continent europeu era indubtablement menor.

30 Cap al 1530 al territori del que avui és l'Estat espanyol vivien uns 7,2 milions de persones, de les quals uns 6,3 milions residien al regne de Castella (en trobareu més detalls, així com les fonts en les quals es basa aquesta afirmació, a Gracia, 2021, p. 12).

L'ESPANYA ABSOLUTISTA S'ARTICULÀ A PARTIR DE LA MONARQUIA DE CASTELLA, ON RESIDIEN LES GRANS POBLACIONS DE L'ALTIPLÀ I LA VALL DEL GUADALQUIVIR I ON, A MÉS, EL PODER DEL REI I DE LA MAQUINÀRIA BUROCRÀTICA QUE HAVIA BASTIT FELIP II ERA JA MOLT GRAN.

règims no absolutistes d'Europa (i del món): les repúbliques italianes, les ciutats lliures d'Alemanya, fins i tot la República Neerlandesa i la vella Confederació Suïssa. De fet, després que l'any 1810 l'emperador Napoleó I annexionés les ciutats lliures de Bremen, Hamburg i Lübeck al primer Imperi francès, restaren a tot el món només dos règims sobirans no autocràtics: la monarquia parlamentària britànica i els Estats Units d'Amèrica³¹.

Tanmateix, a partir de la segona meitat del segle XVIII, amb la primera revolució industrial

31 L'any 1811 hi havia ja alguna revolta liberal incipient a l'Amèrica Llatina, i subsistien encara algunes relíquies parlamentàries medievals com el parlament nobiliari de Sicília (que seria dissolt l'any 1816), la petitíssima República de San Marino (que Napoleó havia respectat per una barreja de romanticisme i desinterès) i els consells o parlaments d'un grapat de cantons suïssos (sota domini francès) i d'illes atlàntiques com Islàndia (sota domini danès) o Man (sota domini britànic). No es pot dir, però, que cap d'aquests règims fos en aquell moment encara "sobirà".

a la Gran Bretanya³², que transformà aquella “nació de botiguers” de la qual feia befa Napoleó en una potència mundial capaç de posar de genolls qualsevol règim absolutista de França a la Xina, les regles del joc havien anat canviant. En endavant, el poder polític hauria d'anar molt més aparellat amb l'econòmic: és més, a la llarga qualsevol poder polític construït sobre una economia poc competitiva esdevindria insostenible –ja fos la Xina imperial, la Unió Soviètica o l'autarquia franquista. Naturalment, com més integrada està l'economia amb els mercats exteriors, més necessari és tenir en compte els imperatius de mercat per no perdre capacitat de competir: per això els règims autocràtics de qualsevol signe s'aïllen tan sovint de l'exterior –però, alhora, com més s'aïllen, més posicions perden en la carrera global. Ensems, com que el liberalisme de mercat no només genera prosperitat sinó que també escull guanyadors i perdedors, els estats que pretenen redistribuir recursos contra les lleis del mercat han de fer-ho aplicant-hi el seu poder coercitiu, que, com hem vist, esdevé més fort com més se centralitza: per això, tant les dictadures comunistes com les feixistes i les islàmiques, per posar tres casos ben diferents, solen ser fortament centralistes.

32 El règim oligàrquic protocapitalista que governava la Gran Bretanya des de 1688 no era en essència ni més ni menys liberal que el dels Països Baixos o les repúbliques mercantils italianes (Gènova, Venècia, Lucca...) i suïsses (Ginebra, Berna, Zúric...), on tanmateix no es va donar cap revolució industrial –de fet Boix (2015), p. 219–221, demostra estadísticament que el parlamentarisme per sí sol no explica el take-off industrial. El que feia la Gran Bretanya diferent dels altres règims parlamentaris –veieu, per exemple, Braudel (2008), p. 103–105– eren les economies d'escala: cap al 1700 la Gran Bretanya tenia uns 8,6 milions d'habitants, més 1,9 milions a Irlanda, mentre que la República Neerlandesa tenia tot just 1,9 milions, els dominis de Venècia potser s'hi acostaven i les altres repúbliques europees eren encara més petites (dades del Maddison Project per a Gran Bretanya, Irlanda i Països Baixos, fonts diverses per als altres estats).

ELS TRAÇATS LOGÍSTICS QUE SEGUEIXEN ELS FLUXOS COMERCIALS AFAVOREIXEN LA PROSPERITAT, MENTRE QUE ELS RADIALS CENTRATS EN LA CAPITAL POLÍTICA AFAVOREIXEN LA DEPENDÈNCIA (BUROCRÀTICA, ECONÒMICA I CULTURAL) DE LES PROVÍNCIES RESPECTE DEL NUCLI INSTITUCIONAL.

L'estat del benestar modern és, doncs, en gran mesura un híbrid, una barreja inestable de l'estat liberal anglosaxó i l'estat absolutista francoprussià, i per això es debat sempre entre la necessitat de facilitar que l'economia es desenvolupi lliurement i la temptació de modelar-la (si cal, per la força) més al gust de les seves elits i grups de pressió. Aquest dilema es manifesta de moltes maneres, però potser enlloc no ho fa tan gràficament com en el disseny de les vies de comunicació: els traçats que segueixen els fluxos comercials afavoreixen la prosperitat, mentre que els radials centrats en la capital política afavoreixen la dependència (burocràtica, econòmica i cultural) de les províncies respecte del nucli institucional.

El naixement de l'Espanya radial

L'absolutisme francès es va imposar, doncs, a Espanya amb la dinastia borbònica i, a imitació de l'exemple francès, a partir d'aleshores la concepció radial de la xarxa viària (molt més necessària perquè a Espanya no hi havia cap París) esdevingué consubstancial al nou sistema. Aquest procés de centralització viària començà molt aviat –amb l'anomenat *Reglamento de Postas*³³ de 1720– i amb el temps es va intensificar: l'any 1800, dels dos mil quilòmetres de carreteres afermades que s'havien obert a Espanya sota la monarquia borbònica, el 75 % corresponien a la xarxa radial³⁴.

El cas d'Espanya, no obstant, és singular perquè s'hi enfronten dues forces diametralment oposades. Per un costat, el pes econòmic de l'Estat no ha fet més que augmentar des del segle XVIII i avui, com en tants altres estats del benestar moderns, la seva despesa representa prop de la meitat del PIB; aquesta capacitat econòmica fa possible modelar l'economia a gust del poder polític fins a extrems que els nostres avantpassats haurien trobat inconcebibles. Alhora, el pes econòmic de les velles regions cerealistes de l'altiplà castellà, que al segle XVIII encara representaven (junt amb Andalusia) el centre de gravetat econòmic i demogràfic de la Península, no ha fet més que retrocedir a mesura que les forces del mercat han afavorit la perifèria i, dins d'aquesta, cada cop més l'eix mediterrani³⁵. Així, mentre l'Estat esdevé com més va més capaç d'imposar una xarxa radial del seu gust (i, presumiblement, més interessat a fer-ho per reforçar l'*statu quo*),

33 Sobre el centralisme viari a l'Espanya del segle XVIII veieu Bel (2010), p. 72–85, i Torrent (2019), p. 128–136.

34 Torrent (2019), p. 136.

35 Nadal (1984), p. 188.

EL CAS D'ESPANYA ÉS SINGULAR: MENTRE L'ESTAT CREIX I ESDEVÉ COM MÉS VA MÉS CAPAÇ D'IMPOSAR UNA XARXA RADIAL DEL SEU GUST, AQUEST DISSENY DIVERGEIX CADA COP MÉS DEL QUE DEMANDA EL MERCAT.

aquest disseny de xarxa divergeix cada cop més del que demanda el mercat³⁶.

El fet que aquesta contradicció no es doni ni de lluny amb tanta intensitat a França explica per què, malgrat que l'Estat francès ha estat i roman encara més centralista que l'espanyol (al cap i a la fi, Espanya és avui un estat autònom, mentre que França ni s'hi apropa), si més no des del segle XIX les consideracions econòmiques han pesat força més en el disseny de la seva xarxa viària. Germà Bel observa³⁷, per exemple, que “mentre que el Parlament de França havia rebutjat el 1838 el pla [ferroviari] proposat per emanar una xarxa radial des de París, el Congrés Espanyol sí que va decidir

36 Sobre aquesta qüestió general val la pena llegir, per exemple, Bel (2010) o Pazos (2013).

37 Bel (2010), p. 99.

RIMES AL LLARG DEL TEMPS: FITES DE LA CONSTRUCCIÓ DE L'ESPANYA RADIAL ABANS DELS CORREDORS EUROPEUS

MITJÀ DE TRANSPORT DISSENY RADIAL INICIAL IMPACTE OBSERVAT D'AQUESTA POLÍTICA

CAMINS RALS



1720 (publicació del *Reglamento de Postas*)

75% dels 2.000 km de carreteres afermades construïts entre 1720 i 1800 corresponien a vies radials.

FERROCARRIL CONVENCIONAL



1855 (publicació de la *Ley General de Ferrocarriles*)

Construcció d'un seguit de línies radials deficitàries i fortament subvencionades que van desembocar en un espectacular pànic financer en 1866 i el caos polític entre 1866 i 1876.

AUTOPISTES I AUTOVIES



1967 (publicació del *Programa de Autopistas Nacionales Españolas*)

Autovies buides i autopistes radials que cal rescatar.

Espanya, el país d'Europa amb més km d'autopista / autovia per habitant (33 km per 100.000 habitant vs. 17 km a França, 16 a Alemanya, 11 a Itàlia o només 6 al Regne Unit).

FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT



1988 (aprovació del pla de construcció de la línia Madrid-Sevilla)

Espanya té la xarxa d'alta velocitat més infrautilitzada del món (5.435 passatgers-km per km de via vs. 16.853 a Itàlia, 18.141 a Alemanya, 18.606 a Xina, 20.718 a França i 33.344 a Japó).

Font: Diverses fonts citades al capítol 3 d'aquest treball.

[l'any 1855] prendre per compte de l'Estat una xarxa de tipus radial emanada des de Madrid", i afegeix que "segurament, a mitjans del segle XIX París no necessitava una determinació política tan forta per ser París, al contrari del que li passava a Madrid per ser com París". O, dit d'una altra manera: és precisament la feblesa del nucli de l'Estat espanyol, la seva escassa capacitat d'atraure i generar dependència en les províncies sense el suport de les institucions, el que el porta a afavorir polítiques de transport més centralistes i, per tant, més ineficients encara que les de França.

Ja al segle XIX, per exemple, el cost de prioritzar els ferrocarrils radials a Espanya va ser enorme, atès que es va desviar una quantitat massiva de recursos cap a rutes radials molt poc justificables econòmicament. De fet, per tal de persuadir els inversors privats d'invertir-hi, "les línies radials van ser sistemàticament privilegiades en la concessió de subsidis i ajuts públics"³⁸. Una bona mesura de fins a quin punt això va servir per desviar el capital d'allà on hauria aportat un rendiment més gran és que, fins l'any 1867, s'ha estimat que els ajuts públics equivalien al 49 % del capital desemborsat per les companyies ferroviàries³⁹ –tenint en compte, a més, que les subvencions es concedien per un mètode de subhasta, de manera que les línies amb més rendibilitat esperada, com ara les catalanes, no en rebien cap⁴⁰. Això, tanmateix, no podia ser cap sorpresa: l'any 1850, durant els debats de l'anomenada *Comisión Olózaga*, les recomanacions de la qual es traduïrien en la Llei General de Ferrocarrils de 1855 que empararia les subvencions a les rutes radials, els arguments favorables a aquest

38 Bel (2010), p. 121.
39 Tortella, Gabriel (1973), p. 168-173, citat per Bel (2010), p. 118.
40 Bel (2010), p. 121.

AL SEGLE XIX, EL COST DE PRIORITZAR ELS FERROCARRILS RADIALS A ESPANYA VA SER ENORME, ATÈS QUE ES VA DESVIAR UNA QUANTITAT MASSIVA DE RECURSOS CAP A RUTES RADIALS MOLT POC JUSTIFICABLES ECONÒMICAMENT.

model adduïen essencialment la necessitat de garantir el subministrament a la capital política, facilitar la seva comunicació amb les províncies i fomentar el seu creixement –mentre que els arguments contraris, que van ser derrotats, defensaven essencialment el foment de l'activitat econòmica general⁴¹.

El resultat era, doncs, previsible. Un contemporani assenyalava ja l'any 1856 que "con el capital que se dedica a la adquisición de facilidad de transporte se pueden adquirir otros objetos, y hacer un ferrocarril cuando hay poco que llevar en él es obrar como el médico que, sin tener visitas, se compra carruaje"⁴². Una mica més endavant, el 1867, un altre observaria que "exceptuando las líneas del litoral [a Catalunya i el País Valencià] que hacen la competencia a la navegación de cabotaje, casi todas las demás cruzan la península en

41 Bel (2010), p. 103-110.
42 El redactor de la revista *El Economista*, citat per Nadal (2009), p. 59.

varias direcciones, atravesando páramos y desiertos"⁴³. El consens entre els historiadors és, per tant, que "la política ferroviària va perjudicar el desenvolupament industrial i el creixement econòmic a Espanya"⁴⁴ ahora que, com sol passar, enriquia un seguit de prohoms espanyols ben connectats amb el poder polític⁴⁵ –com el famós marqués de Salamanca, que donaria nom a un barri de Madrid.

Buscàvem rimes? Qualsevol que recordi la bombolla de la construcció a Espanya de principis de segle XXI hi trobarà una inquietant similitud amb la bombolla ferroviària del XIX –fins i tot en la sobtada afició pels conflictes bèl·lics internacionals que van adquirir els governs espanyols. Si als primers anys del segle XXI Espanya va participar en guerres a l'Afganistan i l'Iraq, a més d'un seguit de missions de pau internacionals i un obscur conflicte amb el Marroc per la possessió de l'illot de Perejil, entre 1858 i 1866 forces expedicionàries espanyoles van intervenir militarment a la Cotxinxina, el Marroc, Mèxic, Santo Domingo, Xile i el Perú. *Plus ça change, plus c'est la même chose...*

El final de la història, per cert, també sonarà familiar: l'any 1866, enmig d'un pànic financer internacional, els actius ferroviaris col·lapsaren a Espanya i un seguit de bancs que els havien finançat entraren en fallida⁴⁶. La gran diferència amb el segle XXI és que al XIX no hi havia una Unió Europea per proporcionar un rescat financer i garantir així l'estabilitat de l'edifici institucional, i el resultat va ser

43 F. J. Orellana, citat per Nadal (2009), p. 60.

44 Bel (2010), p. 123.

45 Veieu, per exemple, Vicens i Llorens (1994), p. 85, o Bel (2010), p. 118.

46 Podeu trobar una excel·lent exposició de com aquest crac financer va afectar Catalunya a Vicens i Llorens (1994), p. 84-86.

**QUALSEVOL QUE RECORDI
LA BOMBOLLA DE LA
CONSTRUCCIÓ A ESPANYA
DE PRINCIPIS DE SEGLE
XXI HI TROBARÀ UNA
INQUIETANT SIMILITUD
AMB LA BOMBOLLA
FERROVIÀRIA DEL XIX.
LA GRAN DIFERÈNCIA
ÉS QUE AL SEGLE XIX
NO HI HAVIA UNA UE
PER PROPORCIONAR UN
RESCAT FINANCER, I EL
RESULTAT VA SER EL CAOS.**

el caos. Entre 1867 i 1876 Espanya va passar per dues reformes –és a dir, impagaments parcials– del deute públic⁴⁷ (1867 i 1876), un llarg seguit de cops d'estat, tres d'ells exitosos (els de Joaquim Prim el 1868, Manuel Pavia i, mesos després, Arsenio Martínez-Campos el 1874), un exili reial (Isabel II el 1868), l'assassinat d'un primer ministre (Prim el 1870), dues abdicacions (Isabel II el 1870, en favor del seu fill Alfons, i Amadeu I el 1873, deixant pas a la Primera República), una restauració monàrquica (Alfons XII el 1874) i tres guerres simultànies (primera guerra d'independència cubana el 1868-1878, tercera guerra carlina el 1872-1876 i revolta cantonal el 1873-1874). Tot plegat, doncs, un precedent pertorbador.

47 Un bon resum de la més aviat lamentable història del deute espanyol als segles XIX i XX es pot trobar a Comin (1987).

L'error mai no redreçat de l'ample de via

Al segle XIX no només es va cometre un error històric en el disseny de la xarxa ferroviària, sinó també –com és ben sabut– en l'elecció de l'ample de via (o galga). Els ferrocarrils a Espanya i Portugal tenen un ample de via (1.668 mm), anomenat ibèric, diferent del de la gran majoria dels altres països de l'Europa continental, que segueixen el conegut com a estàndard, europeu, internacional, UIC⁴⁸ o de Stephenson (1.435 mm) –amb l'excepció de Finlàndia, que conserva l'antiga galga imperial russa (1.524 mm), i les repúbliques exsoviètiques, que segueixen l'ample de via soviètic (1.520 mm, generalment compatible amb 1.524 mm, excepte a altes velocitats).

S'ha escrit molt sobre la miopia d'adoptar un ample de via diferent del que era ja el més comú a Anglaterra i a les incipients xarxes de l'Europa continental quan l'any 1844 es va aprovar per real ordre la recomanació de l'anomenat *informe Subercase* (pel nom de l'inspector general que el va dirigir, Juan Subercase) que l'ample de via fos de sis peus castellans⁴⁹. Val a dir, tanmateix, que en aquell moment ni tan sols el Regne Unit tenia un estàndard oficial. La majoria dels ferrocarrils feien servir llavors la galga que George Stephenson (1781-1848), l'enginyer anglès que va dissenyar el primer ferrocarril modern,



Model d'amples de via al Museu del Ferrocarril (Vilanova i la Geltrú).

Mostra els amplex de via estret (600 mm), mètric (1.000 mm), estàndard, europeu o internacional (1.435 mm), rus/soviètic (1.520 mm) i ibèric (1.668 mm).

© Jordi Manent

48 Perquè és l'ample de via recomanat per la Union Internationale des Chemins de fer (UIC).

49 Sobre la història de la selecció de l'ample de via ibèric hi ha abundosa informació, per exemple, a Macias (2011), p. 29-39, Torrent (2019), p. 143-148, i Boira (2021), p. 81-109. Val a dir que la recomanació original de l'informe Subercase era de 1.672 mm (sis peus castellans), tot i que posteriorment l'ample ibèric seria redefinit com a 1.668 mm.

havia fixat⁵⁰ per a la primera línia comercial (Stockton & Darlington, en servei des de 1825)⁵¹, simplement perquè Stephenson i els seus deixebles preferien –lògicament– dissenyar les noves línies amb aquest estàndard que ja coneixien bé. A més, com que llavors totes les locomotores es construïen a la Gran Bretanya, era també més fàcil per a les primeres línies d'altres països adoptar aquest estàndard. Als mateixos anys, però, l'altre enginyer-celebritat anglès del moment, Isambard Kingdom Brunel (1806-1859), afavoria un estàndard de set peus anglesos (2.134 mm, posteriorment eixamplat a 2.140 mm) i l'implementava sistemàticament als treballs que feia per a Great Western Railway, una de les companyies ferroviàries més importants d'Anglaterra, perquè considerava que donava a les locomotores grans més estabilitat a altes velocitats i en revolts pronunciats –un factor que, per cert, també va pesar en l'informe Subercase.

De fet, el reial decret britànic que l'any 1846 va escollir la galga de Stephenson per als ferrocarrils de la Gran Bretanya va fixar igualment l'ample de via a Irlanda en 1.600 mm, car no era previsible (i de fet no ha passat mai) que ambdues xarxes es connectessin i, per tant, no calia canviar l'ample ja predominant a l'illa de maragda. Amb raonaments similars, els mateixos britànics adoptarien posteriorment un estàndard més ample encara (1.676 mm) al subcontinent indi i un de més estret (1.067 mm) a Àfrica. La clau era, òbviament, la connectivitat: per això els estats lligats a l'Espinada Europea (Bèlgica, Països Baixos, França, Itàlia i els imperis alemany i austriac) aviat es van posar d'acord en l'ample de via,

50 L'ample d'aquesta primera línia fèrria era de 4 peus i 8 polzades, és a dir, 1.422 mm, però posteriorment s'estandarditzaria al modern ample internacional de 1.435 mm.

51 Piquer (2020), p. 25.

NO ÉS QUE NO HI HAGUÉS CAP INTENT DE REFORMAR L'AMPLE DE VIA ESPANYOL; PERÒ CAP D'AQUESTS PROJECTES NO VA ARRIBAR MAI A BON PORT PERQUÈ, SENZILLAMENT, NI ELS GOVERNS NI ELS PARLaments ESPANYOLS NO ELS VAN CONSIDERAR MAI PROU PRIORITARIS.

mentre que als més isolats, com l'Imperi rus o Espanya (on l'enllaç ferroviari amb França no es va establir fins al 1863 per Irún i fins al 1878 per Portbou), aquesta connectivitat podia semblar inicialment menys rellevant.

No és que no hi hagués després cap intent de reformar l'ample de via espanyol –especialment a mesura que les conseqüències negatives de la decisió de 1844 van anar fent-se més evidents. Podríem esmentar, per exemple, el projecte de canviar a la galga europea que va plantejar Mariano Miguel de Reynoso⁵² (ministre de foment el 1851-1852), el debatut a les Corts espanyoles l'any 1918 d'un corredor ferroviari d'ample europeu pel

52 Macias (2011), p. 38, Torrent (2020), p. 146, i Boira (2021), p. 94.

litoral mediterrani⁵³ (seguit, l'any 1919, per la proposta d'un altre corredor també d'ample europeu d'Algesires a França passant, en aquest cas, per Madrid), el d'un tercer carril d'ample europeu que sota els bons auspicis del rei Alfons XIII reclamava un reial decret de 1928 per la línia entre Barcelona i Puigcerdà⁵⁴, el “gran pla de les obres petites” que plantejà Luis Lucia l'any 1935 quan era ministre de Foment⁵⁵, el corredor ferroviari d'alta velocitat i galga internacional Madrid-Barcelona-Portbou incorporat l'any 1972 al III Plan de Desarrollo Económico y Social (1972-1975) de la mà de Fabià Estape⁵⁶ o la proposta d'un ferrocarril d'ample europeu València-Barcelona-França que defensaren al Congrés l'any 1990 els representants de Convergència i Unió (CiU) i Unió Valenciana (UV), i que va ser derrotada pels vots de PP i PSOE⁵⁷.

L'important és que cap d'aquests projectes no va arribar mai a bon port perquè, senzillament, ni els governs ni els parlaments espanyols no els van considerar mai prou prioritaris. L'única excepció important va ser la decisió del consell de ministres del 9 de desembre de 1988 (després de tres anys d'intensa pressió per part, sobretot, de la Generalitat de Catalunya⁵⁸, que llavors presidia Jordi Pujol) perquè la línia d'alta velocitat Sevilla-Madrid-Barcelona-França fos d'ample internacional. Aviat, però, el ministeri va decidir també iniciar l'obra pel tram amb menys tràfic, el Madrid-Sevilla, per tal d'estrenar-lo amb l'Expo de Sevilla de l'any 1992 (amb, per cert, un sobrecost del 453 %

53 Torrent (2020), p. 148, i Boira (2021), p. 101-104.

54 Macias (2011), p. 114-118, i Torrent (2020), p. 149.

55 Boira (2020), p. 95-96.

56 Macias (2011), p. 121-132, Torrent (2020), p. 149, i Boira (2021), p. 99-101.

57 Boira (2021), p. 173-176.

58 Macias (2011) dedica una bona part del seu llibre (p. 145-220) a descriure en detall aquesta història.

QUE LA LÍNIA D'ALTA VELOCITAT SEVILLA-MADRID-BARCELONA-FRANÇA COMENCÉS PER SEVILLA L'ANY 1988 I NO ARRIBÉS A FRANÇA FINS EL 2013, PALESA QUE L'EIX MEDITERRANI I LA CONNEXIÓ AMB EUROPA SEGUIEN ENTRE LES DARRERES PRIORITATS DE L'ESTAT ESPANYOL.

respecte del pla inicial⁵⁹), seguit pel Madrid-Barcelona, que no s'acabaria fins a l'any 2008, i, finalment, la tan esperada connexió amb França, que no arribaria fins a l'any 2013 –és a dir, un quart de segle després de la decisió del 1988. Un cop més, doncs, es palesava així que l'eix mediterrani i la connexió amb Europa seguien entre les darreres prioritats de l'Estat espanyol.

59 Macias (2011), p. 262, esmenta que el cost previst era de 76.000 milions de pessetes, però al final va ser de 420.000 milions.

Autopistes, autovies i trens d'alta velocitat

La història de la xarxa d'autopistes ens ofereix una rima més⁶⁰. Malgrat que l'any 1962 un informe del Banc Mundial sobre Espanya assenyalava només l'autopista litoral de Múrcia a la frontera francesa com a necessària en un futur immediat, el Govern franquista, fidel a la tradició espanyola, va promoure l'any 1967 el Programa de Autopistas Nacionales Españolas (PANE), que respectava aquesta recomanació però que alhora dissenyava una xarxa essencialment radial centrada a Madrid. Tanmateix, com que la feblesa econòmica de l'Estat hi feia imprescindible el finançament d'aquesta xarxa a través d'inversions privades que s'haurien de rendibilitzar amb peatges, només es va construir allà on s'esperava obtenir un retorn d'inversió acceptable. Com a resultat, més de dos terços dels 1.807 quilòmetres d'autopistes operatives a Espanya a mitjans dels anys vuitanta corresponien a l'eix mediterrani (de la Jonquera a Alacant passant per Barcelona i València) i al de la vall de l'Ebre (del Vendrell a Bilbao passant per Saragossa)⁶¹. Al llarg dels anys vuitanta, tanmateix, Espanya passa a tenir un estat del benestar modern i, així, la despesa pública, que fins a finals dels anys setanta oscil·lava al voltant del 20 % del PIB, augmenta fins a vora del 50 % a partir dels primers anys noranta⁶². L'Estat passa així a controlar un volum colossal de recursos que li permeten finançar obres faraòniques políticament motivades independentment de la seva rendibilitat, i –com era previsible– a partir de 1985 les noves autovies i autopistes tornen a afavorir el patró radial.

60 Bel (2010), p. 141-168.

61 Bel (2010), p. 146.

62 Aquest procés està explicat també a Gracia (2021), p. 54-55.

**ESPANYA ÉS EL PAÍS
D'EUROPA AMB
MÉS KILÒMETRES
D'AUTOPISTA O AUTOVIA
PER HABITANT: 33 KM PER
100.000 HABITANTS
—COMPARATS AMB 17 KM
A FRANÇA, 16 A ALEMANYA,
11 A ITÀLIA O NOMÉS 6
AL REGNE UNIT.**

Certament, les fórmules de finançament d'aquestes inversions varien: entre 1985 i 1993 els governs socialistes van preferir la construcció d'autovies radials pagades directament amb diners públics, mentre que a partir dels 2000 els del Partit Popular van afavorir autopistes radials concedides a inversors privats sota condicions que obligaven l'Estat a rescatar-les si el negoci no rendia com s'esperava –com efectivament passaria uns anys més tard⁶³. Al cap i a la fi, però, el resultat ve a ser el mateix: tant a les autovies públiques com a les autopistes privades amb garantia pública la lògica del poder va passar per sobre de la lògica econòmica. Això sí, aquest extraordinari

63 Europa Press (2018).



malbaratament de recursos ha fet d'Espanya el país d'Europa amb més quilòmetres d'autopista o autovia per habitant: 33 km per 100.000 habitants –comparats amb 17 km a França, 16 a Alemanya, 11 a Itàlia o només 6 al Regne Unit⁶⁴.

Aquesta és també la història dels ferrocarrils d'alta velocitat. La xarxa d'Alta Velocitat Espanyola (AVE), de disseny encara més conspicuament radial que la d'autopistes i autovies, no només és la segona més llarga del món després de la xinesa, sinó també la més densa en termes demogràfics, atès que té avui 6 km d'alta velocitat per cada 100.000 habitants, comparats amb 4 km a França, 2 a Alemanya, 1 a Itàlia i gairebé cap al Regne Unit⁶⁵ (on no s'han construït més que 460 km d'alta velocitat a tot el país). Alhora, ostenta també el dubtós honor de ser la més infrautilitzada del món: Espanya té només 5.435 passatgers-km per km de via d'alta velocitat en operació⁶⁶, mentre que Itàlia en té 16.853 (més del triple!), Alemanya 18.141, la Xina 18.606, França 20.718 i el Japó 33.344. Això sense considerar les nombroses línies addicionals previstes: penseu que les línies acabades fins ara han costat 42.739 milions⁶⁷ en valor d'euros de 2018, mentre que les que encara estan en obres o sense començar s'espera que costin 44.394 milions, dels quals s'han gastat ja 19.973 milions⁶⁸. És a dir, malgrat tota l'evidència de malbaratament, l'Estat espanyol encara està doblant la seva inversió en la que és ja la xarxa d'alta velocitat més infrautilitzada del món!

És ben cert que tots els governs inverteixen recursos públics per proveir de certs serveis

64 AIREF (2020), p. 53.

65 AIREF (2020), p. 55.

66 AIREF (2020), p. 102.

67 AIREF (2020), p. 112.

68 AIREF (2020), p. 119.

LA XARXA D'ALTA VELOCITAT ESPANYOLA ÉS LA MÉS INFRAUTILITZADA DEL MÓN: ESPANYA TÉ NOMÉS 5.435 PASSATGERS-KM PER KM DE VIA D'ALTA VELOCITAT EN OPERACIÓ, MENTRE QUE ITÀLIA EN TÉ 16.853, ALEMANYA 18.141, LA XINA 18.606, FRANÇA 20.718 I EL JAPÓ 33.344.

(en aquest cas transport) a poblacions on no serien prou rendibles per al sector privat i, per tant, difícilment poden ser-ho tampoc per al sector públic. La peculiaritat d'Espanya és que porta sistemàticament aquest mecanisme compensatori a límits tan extravagants que ni tan sols estats alhora més rics i més centralistes –com França o el Japó– gosen apropar-s'hi. Per què?

Per un costat, la qualitat institucional de l'Estat espanyol és massa baixa (és a dir, la seva submissió als interessos de certs grups privilegiats és massa alta) per impedir aquestes formes de malbaratament quan hi ha pressió política al seu favor. Com observava l'any 2020 l'Autoritat Independent de Responsabilitat Fiscal (AIReF) –un òrgan de control independent que l'Estat espanyol va crear l'any 2013 a requeriment de la Unió Europea–, a Espanya “en la mayoría de las ocasiones, las grandes decisiones están ya tomadas antes de comenzar los estudios de viabilidad”, “la planificación no se realiza

siempre identificando los problemas de movilidad y centrando el interés en las alternativas posibles para resolverlos (por ejemplo, modernizar una línea de ferrocarril convencional frente construir una nueva línea de AVE)” i, per encaixar l'estudi de viabilitat amb conclusions predeterminades, els planificadors “tienden a infravalorar los costes de las inversiones y a sobrestimar la demanda de viajes de las infraestructuras proyectadas”⁶⁹.

Tanmateix, si el problema fos només aquest, el cas no seria gaire diferent dels d'Itàlia o Portugal, que tenen nivells comparablement baixos de qualitat institucional sense que això els porti a bastir una xarxa viària com l'espanyola. La raó per la qual a Espanya s'atorga tanta importància a crear xarxes de transport sobredimensionades precisament allà on la demanda és menor ens l'expliquen els seus protagonistes. Ho va expressar de forma especialment poètica Magdalena Álvarez quan era ministra de Foment, l'any 2008: “Estamos cosiendo España con hilos de acero. Esa es la verdadera forma de hacer país, de defender la unidad de España: coserla con hilos de acero”⁷⁰. Ho va dir també, més prosaicament, la seva successora al ministeri, Ana Pastor, l'any 2012: “La idea es la vertebración de España [...] y hacemos el AVE a Galicia y al País Vasco porque todos los españoles somos iguales”⁷¹. I ho va dir també Mariano Rajoy l'any 2015, quan era president del govern, tot defensant que “el Corredor Mediterráneo es importante, pero no todo es la competitividad: antes hay que llevar el AVE a todas las regiones españolas”⁷².

69 AIReF (2020), p. 8.

70 Gómez (2008).

71 Declaracions en el curs d'una entrevista al programa *El Círculo*, de Telemadrid, el 3 de setembre de 2012.

72 Paraules pronunciades davant del Cercle d'Economia (Sitges, 30 de maig de 2015), citades per Tremosa (2015), p. 233 i 248.

A ESPANYA ES FAN INVERSIONS, MALGRAT SABER-LES RUÏNOSES, PER REFORÇAR LA COHESIÓ TERRITORIAL A TRAVÉS DE LA DEPENDÈNCIA DE LA CAPITAL (D'AQUÍ LA RADIALITAT) PASSANT PER SOBRE D'ALTRES, COM EL CORREDOR MEDITERRANI, QUE APORTARIEN MOLTA MÉS PROSPERITAT ALS CIUTADANS.

En altres paraules: es fan inversions, malgrat saber-les ruïnoses, per reforçar la cohesió territorial a través de la dependència de la capital (d'aquí la radialitat) passant per sobre d'altres, com el Corredor Mediterrani, que aportarien molta més prosperitat als ciutadans.

La peculiaritat de l'Estat espanyol és que necessita com més va més fils d'acer per reforçar la seva unitat, atès que el mercat estira cada cop més fort d'unes regions i menys d'unes altres. La qüestió és fins a quin punt està disposat a arribar per aquesta cohesió: només afavorir les regions més desfavorides pel mercat, o també tallar deliberadament les ales a les que el mercat afavoreix més? La resposta la trobarem en la història del Corredor Mediterrani.

EL CORREDOR DE LA DISCÒRDIA

“La España del siglo **xxi** no quiere que las áreas metropolitanas de Valencia y Barcelona formen un potente *hinterland* con sus dos polos principales a poco más de una hora de viaje. [...] Le asusta esa conexión [...]”

Enric Juliana (2014) *España en el diván: de la euforia a la desorientación, retrato de una década decisiva* (p. 538)

El disseny més delirant

És just reconèixer a la Unió Europea no només la grandiositat dels seus plans, sinó també la capacitat que ha demostrat en diverses ocasions, i contra tot pronòstic, per fer-los realitat: recordeu, per exemple, el que van representar en el seu moment la ciutadania europea, l'eliminació de fronteres interiors o la moneda única. No deixa de ser, tanmateix, una confederació d'estats sobirans que només pot funcionar per consens i, com a resultat, les seves institucions pateixen una greu feblesa enfront d'aquests estats. Per això la influència de la UE sobre els estats membres, real i positiva com acostuma a ser, és sovint també molt més lenta, obliqua i incerta del que seria desitjable. La Xarxa Transeuropea de Transports (en anglès, Trans-European Transport Network o TEN-T) n'és, com veurem, un bon exemple.

La història del programa TEN-T arrenca l'any 1996, quan les seves primeres directrius van ser adoptades com a part de la Decisió 1692/96/EC del Parlament Europeu⁷³, esmenada cinc anys després per la Decisió 1346/2001/EC⁷⁴. Malgrat que el programa TEN-T abasta tot tipus de mitjans de transport (incloent-hi carretera, avió, vies fluvials...), ja aleshores s'hi destacava especialment el ferrocarril de mercaderies, atès que no només és més net, sinó que, ben gestionat, és també més eficient per a llargues distàncies que la carretera i, tanmateix, el seu pes dintre del tràfic total de mercaderies a Europa és avui dia molt baix. A Espanya, per posar un exemple extrem, entre els anys 50 i els primers 90 del segle passat la quota de transport ferroviari va passar del 50 % al 7 % per a passatgers

LA PROPOSTA PER ALS CORREDORS EUROPEUS QUE VA FER EL GOVERN ESPANYOL L'ANY 2003 (I QUE LA COMISSIÓ EUROPEA VA ADOPTAR L'ANY 2005), PALESA NO NOMÉS EL PREDOMINI DE LA Lògica DEL PODER SOBRE LA DE LA PROSPERITAT, SINÓ TAMBÉ QUINS OBJECTIUS CONCRETS PRIORITZA AQUESTA Lògica DEL PODER A ESPANYA.

i del 40 % al 6 % per a mercaderies⁷⁵ –i, per cert, encara ha caigut més posteriorment, atès que l'any 2019 era només del 4,8 % per a mercaderies⁷⁶. La situació al conjunt d'Europa no era tan dolenta (un 18 % de mitjana l'any 2005, després de la incorporació dels països de l'est), però malgrat això es considerava clarament insatisfactòria.

L'any 2003 la Comissió Europea va fer, doncs, un primer intent de posar fil a l'agulla de la Decisió 1346/2001/EC per mitjà d'un document de prioritats (l'anomenat *informe van Miert*)⁷⁷, per al qual es va demanar a cada país que hi enviés la seva proposta. Com veurem, la que hi

⁷⁵ Macias (2011), p. 256.

⁷⁶ INECO (2022), p. 19.

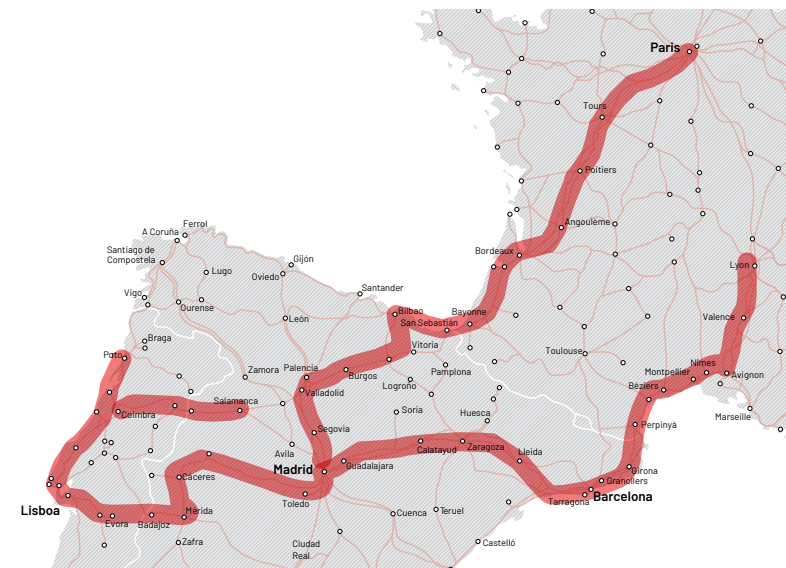
⁷⁷ Veieu, per exemple, Boira (2021), p. 114–118.

⁷³ Parlament Europeu (1996).

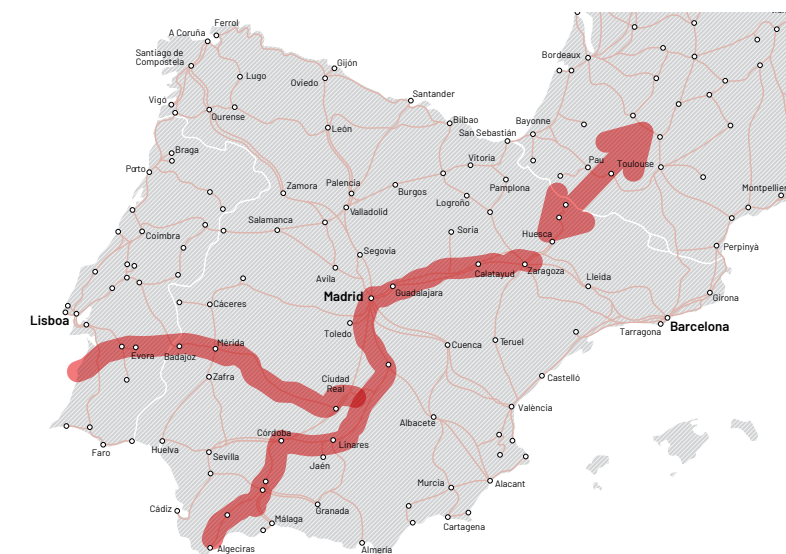
⁷⁴ Parlament Europeu (2001).

FIGURA 6: EIXOS PRIORITARIS DEL PROGRAMA TEN-T SEGONS EL PLA DE LA COMISSIÓ EUROPEA PUBLICAT L'ANY 2005

1. FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT AL SUD-OEST D'EUROPA (EIX DE PRIORITAT TEN-T NÚMERO 3)



2. FERROCARRIL DE MERCADERIES SINES/ALGECIRAS-MADRID-PARÍS (EIX DE PRIORITAT TEN-T NÚMERO 16)



Font: Comissió Europea (2005), p. 18 i 43. Gràfics: TEN-T EA (aquestes són les versions més recents dels mapes publicats l'any 2005, abans que el pla TEN-T es reconfigurés).

va enviar el Govern espanyol (llavors presidit per José Maria Aznar) és fascinant, precisament perquè palesa no només el predomini de la lògica del poder sobre la de la prosperitat, sinó també quins objectius concrets prioritza aquesta lògica del poder a Espanya.

El Govern espanyol tenia en aquell moment molt bones raons per creure que qualsevol pla que presentés seria aprovat, entre altres coses perquè Loyola de Palacio, que havia estat ministra d'Agricultura del Govern d'Aznar entre 1996 i 1999, era des d'aleshores vicepresidenta de la Comissió Europea, a més de comissària de Transports, Energia i Relacions amb el Parlament: la seva influència a Brussel·les era, doncs, molt considerable. El govern també sabia que es tractava d'una decisió transcendent, perquè determinaria quines obres d'infraestructures haurien de gaudir de subvencions europees. Doncs bé, el pla que va sotmetre establia dues línies prioritàries d'alta velocitat per a passatgers (figura 6.1) que unien la xarxa espanyola amb França (França-Barcelona-Saragossa-Madrid i França-Vitòria-Valladolid-Madrid, on es combinaven en una sola per continuar cap a Lisboa) i una de mercaderies (figura 6.2) que, partint d'Algesires i Sines (Portugal) i passant per Madrid i Saragossa, aniria fins a Canfranc, al Pirineu central, on requeria un túnel ciclopè d'uns 50 km de llarg per connectar les regions més despoblades d'Espanya i França –una inversió, per cert, que hauria tingut un cost descomunal: penseu que el túnel de Pajares, que no arriba als 25 km, ja ha costat més de 3.800 milions⁷⁸ i encara no està operatiu.

Com assenyalava Ramon Tremosa, “si algun projecte madrileny ha estat contrari a les lògiques més contundents del mercat, sens dubte aquest és un dels que s'endurien

78 De Santos (2022).

PASSAR EL CORREDOR PER LES REGIONS MÉS DESPOBLADES, AMB MENYS DEMANDA DE TRANSPORT I MÉS ALLUNYADES DELS PORTS IMPLICAVA MARGINAR PRECISAMENT LES REGIONS MÉS DINÀMIQUES I EXPORTADORES

el premi⁷⁹ Només cal comparar la figura 6.2 amb les figures 1, 2, 4 i 5 per estar-hi d'acord: quin sentit pot tenir fer passar el tràfic de mercaderies per les regions més despoblades, amb menys demanda de tràfic de mercaderies i més allunyades dels grans ports de la Península? La preferència per la xarxa radial per si sola no ho explica prou: fins i tot un pla que connectés les mercaderies de Madrid a França per les mateixes rutes que l'alta velocitat (és a dir, pel País Basc i Catalunya) hauria estat menys ineficient. La preferència per territoris políticament afins encara ho explica menys: en aquell moment el Partit Popular governava tant a la Moncloa com a la Generalitat Valenciana i, tanmateix, el País Valencià va ser el gran territori oblidat en aquest pla. Pel que fa a la voluntat d'igualar tots els espanyols, difícilment es trobaria una forma més frontal de contradir aquest

79 Tremosa (2020), p. 160.

principi, atès que amb aquest traçat es donava un accés privilegiat a la via de mercaderies d'ample europeu precisament a les regions més despoblades (excepte Madrid) i amb menys demanda de transport de mercaderies de l'Estat. Es fa, doncs, molt difícil explicar la lògica d'aquesta ruta Algesires-Madrid-Saragossa-Canfranc si no és acceptant que pretenia assolir precisament allò que sembla: marginar econòmicament les regions més dinàmiques i exportadores de l'Estat espanyol.

Val a dir que la idea no és ni tan sols nova: l'estació de Canfranc, tan monumental com inútil, fou inaugurada l'any 1928 precisament per crear una via de connexió amb França que no passés ni per Catalunya ni pel País Basc. Tanmateix, que el pla del segle XXI pretengués fer passar precisament les *mercaderies* pel centre de la Península –que és on menys demanda hi ha per a aquest servei– constitueix un nou refinament en aquesta ja vella tradició de malbaratament deliberat de recursos. A què es podria deure això? Possiblement reflecteixi la preocupació de l'establishment per la creixent integració amb el mercat europeu de Catalunya i el País Valencià⁸⁰, on el pes de les exportacions de mercaderies a altres regions espanyoles va passar entre 1995 i 2018 de gairebé dos terços del total (63,6 % a Catalunya, 61,4 % al País Valencià) a tot just dues cinques parts (38,4 % a Catalunya, 40,5 % al País Valencià)⁸¹. Potser sigui per això que a l'Espanya del segle XXI, en paraules d'Enric Juliana, “le asusta esa conexión” de València a Barcelona i d'aquí a Europa –car, com ja hem vist, al poder li cal crear dependència per ser sostenible a llarg termini.

80 En parlo més extensament a Gracia (2021).

81 Dades d'Expansió Datosmacro procedents de C-Intereg (comerç entre províncies espanyoles) i INE (comerç exterior).

La batalla pel Corredor Mediterrani

Malgrat la seva absoluta manca de lògica econòmica, la proposta va ser fidelment incorporada a l'informe de la Comissió Europea⁸² i posteriorment aprovada l'any 2005 –amb el suport, per cert, del nou Govern espanyol presidit des de 2004 per José Luis Rodríguez Zapatero: hi ha coses en les quals els grans partits espanyols estan sempre d'acord. La lògica del poder triomfava així un cop més sobre la racionalitat econòmica –aprofitant, en aquest cas, l'escandalosa feblesa que massa sovint exhibeixen les institucions europees en les seves relacions amb els estats membres.

La perspectiva semblava, doncs, particularment ombrívola per a les economies de Catalunya i el País Valencià: no debades Josep Vicent Boira es refereix al període 2002-2011 com “la dècada ominosa”⁸³. La resposta de la societat i una part de les institucions va ser, tanmateix, prou enèrgica. Políticament, a la setena legislatura espanyola (2000-2004) es van presentar al Congrés dels diputats 62 esmenes sobre el Corredor Mediterrani (el doble que a les tres legislatures anteriors juntes), 36 a la vuitena (2004-2008) i 114 a la novena (2008-2011)⁸⁴. Mentrestant, acadèmics de prestigi com Ramon Tremosa⁸⁵ a Catalunya i Josep Vicent Boira⁸⁶ al País Valencià publicaren tot un seguit de llibres i articles que van servir per donar-hi visibilitat. Ja al juny de 2002 es constituï a València l'Institut Ignasi Villalonga, sota l'impuls d'Eliseu Climent i la direcció del mateix Boira, per fomentar la cooperació

82 Comissió Europea (2005), p. 18-19 i 42-43.

83 Boira (2021), p. 126.

84 Boira (2021), p. 172-173.

85 Val la pena destacar, per exemple, Tremosa (2007) i Tremosa (2008).

86 Per exemple, Boira (2010).

un seguit de cambres de comerç, col·legis professionals, associacions empresarials... Avui FERRMED té més de 130 membres procedents no només d'arreu d'Europa, sinó també de la Xina i Àsia Central, i és per subratllar aquest caràcter internacional que FERRMED té la seva seu a Brussel·les. Alhora, a més de les contribucions que fan i les portes que obren els socis, val a dir que l'altra gran força de FERRMED procedeix de l'equip de voluntaris que, com el mateix Amorós, hi treballen gratuïtament i que, atenent a l'origen geogràfic de la major part d'ells, es pot dir que constitueixen un bon exemple del que es coneix sovint com l'associacionisme català.

L'any 2005 FERRMED va presentar una proposta promocional d'estudi a la Comissió Europea que definia l'objectiu de connectar per ferrocarril multimodal com un Gran Eix (Great Axis) que incloïa les àrees més poblades i productives d'Europa –resseguint, en definitiva, les línies de més densitat demogràfica i de tràfic de mercaderies que ja hem vist a les figures 1, 2 i 5. La presentació va ser molt ben rebuda per la Comissió, cosa que, a part de la lògica implacable de la idea, reflectia probablement també la creixent incomoditat en diverses instàncies europees amb la manca de coherència del pla TEN-T derivat de l'informe van Miert –és a dir, el pla concebut essencialment com a agregació de projectes dels estats membres. El més revelador és que, quan es va votar al comitè TEN-T la concessió de fons per al projecte, la representació espanyola va ser gairebé l'única que hi va votar en contra (amb l'excusa, segons recorda Amorós, que la qüestió “no era prioritària”). Va ser necessari anar a cercar cartes de suport dels altres països i, tot i així, malgrat que finalment es van aconseguir els fons per començar l'any 2006, el Govern espanyol –a diferència de, per exemple, els governs de França i Luxemburg i el de la regió belga de Brussel·les capital– es va negar

JOAN AMORÓS VA REBRE DIVERSES TRUCADES PER PART DE CONEGUTS QUE L'ADVERTIEN QUE LA CAMPANYA QUE LIDERAVA NO ERA DEL GUST DE CERTS PODERS PÚBLICS I EL COMMINAVEN A DEIXAR DE PRESSIONAR (“¡QUE PARES TODO ESTO!”).

a contribuir-hi financera (sí que van fer-ho, en canvi, la Generalitat Valenciana i la de Catalunya, així com la Junta d'Andalusia i la Regió de Múrcia, a més, naturalment, del finançament principal proporcionat per la Comissió Europea a través del programa TEN-T).

L'estudi final⁸⁸ es va publicar l'any 2009 i va rebre una excel·lent acollida de la Comissió Europea. De fet, el programa TEN-T va adoptar una bona part de les propostes de l'estudi com a punt de partida per a moltes de les recomanacions finals que faria tot just dos anys després –en particular, els estàndards tècnics (electrificació a 25.000 volts, tecnologia ERTMS⁸⁹, ample de via

88 FERRMED (2009).

89 De l'anglès *European Rail Traffic Management System*: es tracta d'un sistema automatitzat de senyalització i sincronització del tràfic ferroviari.

internacional, etc.) i la prioritat del que l'estudi anomenava el Gran Eix ferroviari (figura 7), que efectivament coincideix amb el traçat per Espanya, França i Itàlia del que avui coneixem com a Corredor Mediterrani, més la seva connexió amb la xarxa principal nord-europea. Alhora, però, l'oposició institucional espanyola va pujar un grau –especialment quan FERRMED va insistir en la necessitat de perllongar el Gran Eix per la costa mediterrània fins a Andalusia, tot postulant-lo així com una alternativa racional al Corredor Central per al sud de la Península. Sota pressió, destacats membres de FERRMED, com ara els ports d'Algesires i Almeria, van donar-se de baixa. És més, el propi Joan Amorós va rebre diverses trucades per part de coneguts que l'advertien que la campanya que liderava no era del gust de certs poders públics i el comminaven a deixar de pressionar (“¡que pares todo esto!”). Naturalment, aquestes trucades no van aturar res, però el seu rerefons intimidatori –encara que es fessin a través d'algun conegut– és prou revelador.

Ramon Tremosa, aleshores diputat al Parlament Europeu i membre de la Comissió de Transports, va experimentar i ser testimoni de pressions similars, per exemple, quan va organitzar una visita a Catalunya del 16 al 18 de març de 2011 per a una delegació de 38 persones, incloent-hi 13 eurodiputats i 2 alts càrrecs de la Comissió Europea, a més de diversos membres del secretariat de la Comissió de Transports del Parlament Europeu i assessors dels grups parlamentaris⁹⁰. La pressió diplomàtica del Govern espanyol contra la visita va ser espectacular, fins a l'extrem de tenir contactes porta a porta amb tots els eurodiputats que s'hi havien inscrit per

PER AVORTAR UNA VISITA D'EUROPARLAMENTARIS QUE VA ORGANITZAR RAMON TREMOSA L'ANY 2011, EL GOVERN ESPANYOL VA ARRIBAR A L'EXTREM DE TENIR CONTACTES PORTA A PORTA AMB TOTS ELS INSCRITS PER TAL DE DISSUADIR-LOS.

tal de dissuadir-los⁹¹. La maniobra, tanmateix, va ser contraproductiva, perquè molts més s'hi van apuntar picats per la curiositat –car els semblava inaudit que la diplomàcia d'un país intentés avortar una visita oficial al seu propi territori⁹². De tot això va sortir, doncs, quelcom positiu: els delegats europeus van ser així testimonis de primera mà de la voluntat, tan persistent com inconfessable, per part dels governs espanyols de marginar econòmicament el seu propi litoral mediterrani –una voluntat que per a aquests delegats era i és naturalment incomprensible, però l'existència de la qual ja no podien negar, ni tan sols minimitzar.

91 La maniobra va ser tan indiscreta que va arribar a oïdes de periodistes de *La Vanguardia*, que se'n van fer ressò (Vivanco 2011).

92 Tremosa (2015), p. 243.

90 Tremosa (2015), p. 241-247, Tremosa (2020), p. 163-164, i Boira (2021), p. 111-112.

Neix el Corredor “Mediterrani”

Segurament la forta pressió del Govern espanyol contra la campanya en favor del Corredor Mediterrani s'explica precisament perquè estava aconseguint el seu objectiu a Brussel·les. La maquinària de la Unió Europea és característicament lenta, però, cap al final de la dècada, s'hi va imposar un plantejament més racional que, a la península Ibèrica, es traduïa en la inclusió dels corredors Mediterrani i Atlàntic, però no del Corredor Central, a la xarxa prioritària. Ja al maig de 2010, en una conferència de ministres de Transport de la UE que va tenir lloc a Saragossa, Siim Kallas, aleshores comissari europeu de Transports, va anticipar al Govern espanyol que el Corredor Mediterrani s'inclouria al pla, mentre que el central en seria eliminat⁹³. La pressió política del Govern espanyol per revertir aquesta decisió va ser formidable: el ministre de Foment, José Blanco, fins i tot va aconseguir cartes signades pel Govern francès que semblaven donar suport al Corredor Central –malgrat que poc després el govern de París va manifestar inequívocament a la Comissió Europea que no donaria suport a aquesta obra tan cara com innecessària⁹⁴.

Al març de 2011, quan Ramon Tremosa va organitzar la visita de la delegació europea a Catalunya, devia ser ja prou evident per al ministre Blanco que no aconseguiria frenar el projecte del Corredor Mediterrani. Això explica que, després d'intentar que la delegació de Brussel·les no fes el viatge, contraprogramés la visita dels delegats a la fàbrica de SEAT-Volkswagen a Martorell amb una presentació el mateix dia (dimecres 16 de març) a la

93 Tremosa (2015), p. 238-239. Kallas va expressar el mateix plantejament pocs dies després en una entrevista (Navarro, 2010).

94 Tremosa (2015), p. 239, i Tremosa (2020), p. 163.

SEGURAMENT LA FORTA PRESSIÓ DEL GOVERN ESPANYOL CONTRA LA CAMPANYA EN FAVOR DEL CORREDOR MEDITERRANI S'EXPLICA PRECISAMENT PERQUÈ ESTAVA ACONSEGUINT EL SEU OBJECTIU A BRUSSEL·LES.

Cambra de Comerç de Barcelona en la qual va presentar la proposta del Govern espanyol per al Corredor Mediterrani (sense que això impliqués cap renúncia al Corredor Central), un estudi que feia més d'un any que s'esperava⁹⁵, que prometia fer el corredor operatiu l'any 2020 i que, com recorda Joan Amorós, adoptava quasi totes les recomanacions que havia fet FERRMED al respecte. Això sí, potser per fer el projecte menys atractiu per a la Comissió Europea, el va valorar en uns exorbitants 51.300 milions⁹⁶ per a tot just 1.300 km de línia (és a dir, 39,5 milions €/km): penseu que les línies d'alta velocitat construïdes fins avui a Espanya han costat en mitjana 15,3 milions €/km (en euros de 2018)⁹⁷.

95 Tremosa (2015), p. 244.

96 *Cinco Días* (2011).

97 AIREF (2020), p. 112.

Finalment va arribar el moment de la veritat: el 19 d'octubre de 2011 Siim Kallas va presentar la recomanació de la Comissió de Transports per a la xarxa TEN-T –que seria aprovada exactament un mes després pel Parlament Europeu– incloent-hi els corredors Atlàntic i Mediterrani però no el Central⁹⁸. Kallas va deixar molt clara la postura de la Comissió Europea respecte del cas espanyol tot dient que “les infraestructures a Espanya són massa centralistes” i que “a Espanya massa coses passen per Madrid, i no tot ha de passar per Madrid”. Seria difícil sobrevalorar la importància d'aquesta recomanació: aquí es podria dir que finalment va néixer el Corredor Mediterrani.

La rellevància d'incloure o no una certa ruta a la xarxa prioritària TEN-T no és pas menor, atès que la Unió Europea es compromet a finançar al voltant del 30 % de la despesa d'aquestes obres⁹⁹, però, tot i així, impressiona la tenacitat amb què l'establishment espanyol va seguir defensant un projecte tan escandalosament ineficient com el Corredor Central. Al juliol de 2012 el Parlament espanyol va aprovar, amb els vots a favor de PP i PSOE, una moció insistint en la prioritat del Corredor Central en detriment del mediterrani. Prova de la rellevància que aquesta qüestió tenia per a l'establishment espanyol és que la votació va tenir lloc al bell mig d'una crisi bancària espectacular¹⁰⁰ (tot just un mes després que Espanya rebés un rescat bancari de 100.000 milions d'euros), com també que fins i tot els diputats del PSC es van veure obligats per

98 Tremosa (2015), p. 233, 237, Tremosa (2020), p. 160, i Boira (2021), p. 111-114.

99 Dins d'una forquilla molt àmplia: a Espanya els ajuts europeus a línies d'alta velocitat van del 51,1 % a la de Bobadilla-Granada al 15,9 % a la de Madrid-Galícia (Olemedo-Lubián-Ourense); veieu AIREF (2020), p. 110.

100 Tremlett (2012).

FINALMENT, EL 19 D'OCTUBRE DE 2011 EL COMISSARI DE TRANSPORTS, SIIM KALLAS, VA PRESENTAR LA RECOMANACIÓ DE LA COMISSIÓ EUROPEA, INCLOENT-HI ELS CORREDORS ATLÀNTIC I MEDITERRANI, PERÒ NO EL CENTRAL.

la disciplina de partit a votar-hi a favor i tot seguit demanar humilment perdó als seus votants per aquest “error inexcusable”¹⁰¹.

Malgrat la pressió, al maig de 2013 el Consell de la Unió Europea (l'òrgan de representació europea dels estats) va aprovar el mapa de prioritats ferroviàries amb vint-i-set vots a favor i només un en contra: el d'Espanya¹⁰². Al novembre del mateix any el Parlament Europeu va aprovar el document amb una amplíssima majoria: 546 vots a favor, 104 en contra i 41 abstencions¹⁰³. Finalment, el 13 de desembre de 2013 es va publicar la Regulació (UE) 1315/2013, la norma europea d'obligat compliment que regeix la implementació

101 *El Punt Avui* (2012).

102 Tremosa (2015), p. 237.

103 Tremosa (2015), p. 235.

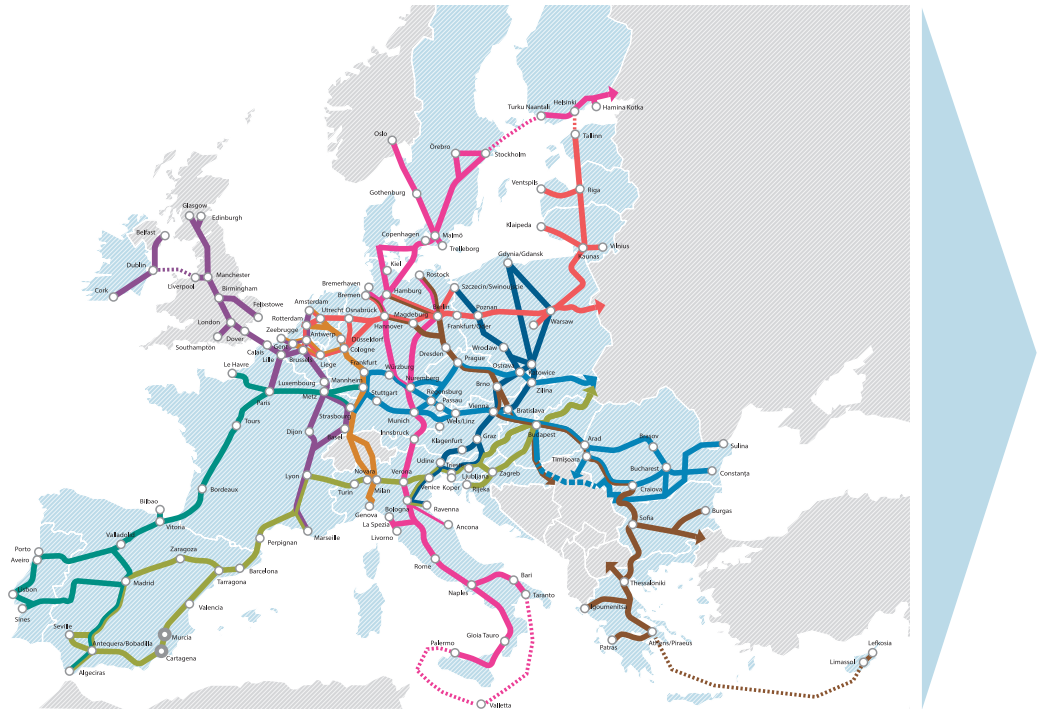
del programa TEN-T¹⁰⁴, dins la qual la xarxa ferroviària prioritària (o *Core Network*) la constitueixen 9 llargs corredors transeuropeus (figura 8.1) que han d'estar en funcionament l'any 2030 –incloent-hi l'anomenat Corredor Mediterrani, que va d'Algesires a Záhony, una població a la frontera hongaresa amb Ucraïna.

104 Parlament Europeu (2013).

Al final, tanmateix, la pressió del Govern espanyol no va ser del tot debades. El túnel sota el Pirineu central no ha tornat (fins ara) a formar part del programa TEN-T, però entre 2011 i 2013 es va afegir al Corredor Mediterrani un ramal “central” Algesires-Madrid-Saragossa-Tarragona –és a dir, essencialment el mateix traçat de l'antic Corredor Central excepte el tram Saragossa-Canfranc i aquell túnel colossal sota el Pirineu aragonès, substituïts per la connexió cap a Catalunya per la vall de

FIGURA 8: PLA DE LA XARXA TRANSEUROPEA DE TRANSPORT PER FERROCARRIL (PROGRAMA TEN-T)

1. CORE NETWORK
(APROVADA PEL PARLAMENT EUROPEU L'ANY 2013)
REGULACIÓ (UE) NÚM. 1315/2013



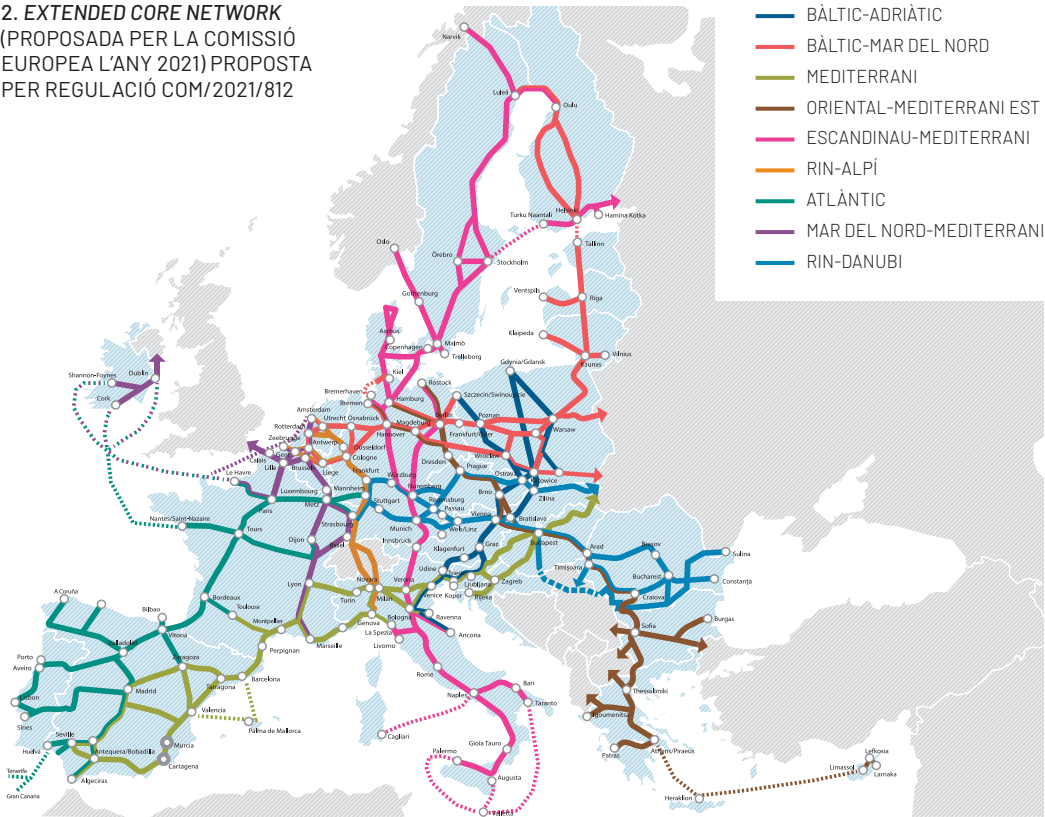
Font i gràfics: Programa TEN-T (Comissió Europea).

l'Ebre. Aquest ramal “central” és el que sovint es coneix sarcàsticament com el Corredor “Madriterrani”¹⁰⁵. I, és clar, feta la llei, feta la trampa, perquè aquest traçat dóna carta blanca al Govern espanyol per prioritzar un traçat o l'altre: segons un estudi de la Generalitat Valenciana presentat l'any 2017,

105 El primer que va fer servir aquest enginyós joc de paraules va ser, probablement, Germà Bel (2011).

AL FINAL, TANMATEIX,
ENTRE ELS ANYS 2011
I 2012 LA COMISSIÓ
EUROPEA VA AFEGIR AL
CORREDOR MEDITERRANI
UN RAMAL CENTRAL
ALGESIRES-MADRID-
SARAGOSSA-TARRAGONA.

2. EXTENDED CORE NETWORK
(PROPOSADA PER LA COMISSIÓ
EUROPEA L'ANY 2021) PROPOSTA
PER REGULACIÓ COM/2021/812



el 80 % de la despesa realitzada fins aquell moment al Corredor Mediterrani havia anat a parar a línies radials¹⁰⁶.

Posteriorment, el ventall d'opcions de priorització per part dels governs s'ha ampliat encara més com a resultat de successives revisions del programa TEN-T. En la darrera revisió del pla, l'any 2019, es van incorporar al ferrocarril mediterrani les línies de València a Madrid passant per Albacete i de Sagunt a Saragossa passant per Terol¹⁰⁷ –aquesta darrera, per cert, especialment difícil d'entendre com a corredor “prioritari”, atès que avui dia només hi passen 7 trens diaris de passatgers i cap de mercaderies. Més recentment, l'any 2021 la Comissió Europea ha recomanat (Proposta per Regulació COM/2021/812)¹⁰⁸ un nou traçat que afegeix encara més segments al traçat amb dret a subvenció (figura 8.2). Si compareu aquesta xarxa amb els fluxos de tràfic reals (figura 2), veureu que cada cop s'assemblen menys: de fet, el pla TEN-T sembla avui més aviat una versió europea d'aquell “café para todos” tan castís. I el resultat, com veurem tot seguit, és que els objectius que justificaven l'esforç titànic del pla TEN-T no s'estan assolint ni de bon tros, especialment en països –com ara Espanya– on interessos molt poderosos estiren en direcció contrària.

SEGONS UN ESTUDI
DE LA GENERALITAT
VALENCIANA
PRESENTAT L'ANY
2017, EL 80% DE LA
DESPESA REALITZADA
FINS AQUELL MOMENT
AL CORREDOR
MEDITERRANI HAVIA
ANAT A PARAR
A LÍNIES RADIALS.

COM ES MALBARATA UN PROGRAMA EUROPEU

“Els alts funcionaris de les grans capitals, perennes en el control secular de les administracions públiques en països com Espanya o França, vetllen perquè a la pràctica el poder real es mantingui a les capitals dels Estats i no a Brussel·les.”

Ramon Tremosa i Aleix Sarri (2016) *L'Europa que han fet fracassar: el centralisme d'Estat contra la Unió Europea* (p. 294)

¹⁰⁶ González (2017) i Valero (2017).

¹⁰⁷ Torrent (2019), p. 61.

¹⁰⁸ Comissió Europea (2021).

Una dècada d'inversions sense retorn

Han passat ja més de deu anys des d'aquella històrica presentació de les recomanacions de la Comissió de Transports el 19 d'octubre de 2011, i aviat en farà deu de l'aprovació final del pla TEN-T pel Parlament Europeu el 13 de desembre de 2013: tenim ja, doncs, prou perspectiva per poder fer una primera comparació entre els objectius i els resultats –que, com veurem tot seguit, han estat fins ara força decebedors.

Recordem que l'objectiu d'aquestes noves infraestructures ferroviàries no és només proporcionar una xarxa multimodal integrada d'altres prestacions i gran capacitat que faci més eficient el transport terrestre a llarga distància, sinó també donar suport als objectius mediambientals de la UE, atès que el ferrocarril és una forma de transport molt menys contaminant que la carretera. Per això ja l'any 2011 la Comissió Europea va fixar com un dels objectius centrals del programa que “el 30 % del tràfic de mercaderies per carretera que recorre més de 300 km canviï a altres modes com el ferrocarril o la barca per l'any 2030, i més del 50 % per l'any 2050, facilitat per corredors de mercaderies eficients i verds”¹⁰⁹. Per a evitar l'ambigüitat potencial d'aquest redactat (que no deixa clar quin és l'any de referència per al qual es calcularia el 30 % del tràfic que passaria de carretera a ferrocarril), aquest objectiu s'assimila generalment a la fórmula “30 by 2030” (és a dir, el 30 % de transport de mercaderies per ferrocarril l'any 2030) que proposa l'associació-lobby d'empreses de transports per ferrocarril Rail Freight Forward¹¹⁰.

¹⁰⁹ “30 % of road freight over 300 km should shift to other modes such as rail or waterborne transport by 2030, and more than 50 % by 2050, facilitated by efficient and green freight corridors”, Comissió Europea (2011), p. 8.

¹¹⁰ Rail Freight Forward (2018).

L'OBJECTIU EUROPEU "30 BY 2030" CONSISTEIX EN QUÈ L'ANY 2030 EL 30 % DEL TRANSPORT TERRESTRE DE MERCADERIES A EUROPA PASSI PEL FERROCARRIL.

Aquests objectius encaixen en una estratègia europea de més llarg abast encara, i que contempla, per exemple,¹¹¹ la reducció de les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle (expressats en CO₂-equivalent¹¹²) en un 55 % respecte del volum de l'any 1990 –penseu que les emissions de l'any 2019 van representar una reducció d'entre el 21 % i el 24 % respecte del 1990¹¹³. L'Agència Mediambiental Europea (EEA, en les sigles en anglès) estima que, per assolir l'objectiu, les emissions dels vehicles de transport terrestre (que l'any 2019 representaven el 59 % del total d'emissions a Europa¹¹⁴) han de caure un altre 20 % respecte del nivell del 2019. Atès que, segons les

¹¹¹ Agència Mediambiental Europea (2021), p. 8.

¹¹² El diòxid de carboni (o CO₂) equivalent és una unitat comuna per agregar l'impacte a l'efecte d'hivernacle de diversos gasos.

¹¹³ D'acord amb el BP Statistical Review of World Energy 2022 seria un 21 %, d'acord amb l'EEA (2021), p. 15, seria un 24 %.

¹¹⁴ Agència Mediambiental Europea (2021), p. 16.

projeccions més acreditades, el desplegament de vehicles elèctrics serà lent, en particular per al transport de mercaderies¹¹⁵, és difícil creure que això es podrà assolir si no es materialitza l'objectiu “30 by 2030”.

El problema és que el mercat ferroviari europeu de mercaderies (amb algunes excepcions: Àustria, Suècia, Suïssa¹¹⁶...) pateix avui dues greus xacres. En primer lloc, les infraestructures són massa sovint insuficients en qualitat, capacitat i interoperabilitat –per això s'ha bastit un programa TEN-T tan ben dotat econòmicament. En segon lloc, a la majoria de la UE hi ha encara semimonopolis ferroviaris públics d'eficàcia i eficiència manifestament millorables –cosa que la Unió Europea pretén resoldre impulsant les mesures de liberalització del mercat ferroviari contingudes a l'anomenat *Fourth Rail Package*. Tanmateix, la feblesa de les institucions europees ha permès que la part de la xarxa amb dret a subvencions europees creixés fora de tota mesura i les prioritats entre els trams que la formen es fixessin d'acord amb els interessos polítics de cada país en comptes de seguir criteris econòmics objectius.

Aquesta feblesa explica alhora el sobredimensionament de la xarxa i el fracàs en assolir els objectius del programa TEN-T durant la darrera dècada. En teoria, el programa estableix una forma de prioritització en distingir entre la *Core Network* ('xarxa central'), és a dir, la xarxa prioritària que hauria d'estar enllestida per a l'any 2030, i la *Comprehensive Network* ('xarxa integral'), per la qual l'objectiu seria l'any 2050. A la pràctica, però, la *Core Network*

¹¹⁵ Com preveu, per exemple, el darrer informe de la International Energy Agency (IEA, 2021).

¹¹⁶ Com a membres de l'Espai Econòmic Europeu, Suïssa i Noruega participen al programa TEN-T malgrat no ser part de la UE.

COM QUE LA COMISSIÓ EUROPEA PERMET ELS ESTATS MEMBRES GESTIONAR I PRIORITZAR AL SEU GUST DINS DELS SEUS TERRITORIS, LES OBRES QUE S'EXECUTEN –I QUE LA UE SUBVENCIONA TAN GENEROSAMENT– MASSA SOVINT RESPONEN POC O GENS ALS OBJECTIUS EUROPEUS.

aprovada fins avui (figura 8.1) abasta ja uns 49.700 km¹¹⁷ i, si s'aprova la proposta més recent de la Comissió Europea¹¹⁸, l'anomenada *Extended Core Network* (figura 8.2), arribaria a 62.000 km¹¹⁹ –més que suficient per donar una volta i mitja a la Terra per l'equador. Com que el programa TEN-T no estableix cap prioritització de trams dins de la *Core Network*, com que s'hi han afegit –a petició dels governs– tants trams amb demandes de tràfic de vegades molt baixes (com ara molts dels que creuen l'Espanya buida), i com que permet als estats membres gestionar i prioritzar al seu gust dins

¹¹⁷ Cort Europea d'Auditors (2020), p. 8.

¹¹⁸ La Proposta de Regulació COM/2021/812 (Comissió Europea, 2021).

¹¹⁹ Base de dades de FERRMED.

dels seus territoris, les obres que s'executen –i que la UE subvenciona tan generosament– massa sovint responen poc o gens als objectius del programa TEN-T.

Sense anar més lluny, entre 1993 i 2020 Espanya va rebre ajuts de la Comissió Europea per a la construcció de ferrocarrils d'alta velocitat per valor de més de 14.087 milions d'euros (expressat en valor d'euros de 2018)¹²⁰, amb els quals es van pagar percentatges altíssims del cost d'algunes de les línies més infrautilitzades del país: per exemple, el 51,1 % dels 1.418 milions d'euros que van costar els 122 km de la línia d'AVE Bobadilla-Granada (un cost d'11,7 milions per km), per la qual l'any 2015 circulaven només 8 trens de passatgers diaris¹²¹. Similarment, la Comissió Europea va pagar el 45 % dels 2.744 milions invertits en els 155 km (és a dir, 17,5 milions €/km) de la línia d'AVE entre Còrdova i Màlaga, malgrat que l'any 2015 passaven 34 trens de passatgers diaris entre Màlaga i Alora, 14 entre Alora i Bobadilla i només 1 entre Bobadilla i Còrdova. La Comissió també ha gastat milers de milions en trajectes de tràfic mitjà: per exemple, va pagar el 50 % dels 4.231 milions gastats en els 192 km (això és, 22,2 milions €/km) de la línia d'AVE Madrid-Valladolid –per on l'any 2015 passaven 52 trens de passatgers diaris entre Madrid i Segòvia i 45 entre Segòvia i Valladolid.

Per contra, el mateix Estat espanyol només va dedicar 157 milions (és a dir, 2,1 milions per km), incloent-hi estacions, als 74 km de ferrocarril de “velocitat alta” entre València i Castelló (no d'alta velocitat, atès que no s'hi pot circular a més de 200 km/h¹²², mentre

**LA UE NO S'HA APROPAT
NI UN MIL·LÍMETRE A
L'OBJECTIU DEL 30 %:
SI L'ANY 2005 LA QUOTA
FERROVIÀRIA ERA
EL 18 %, L'ANY 2019
ERA NOMÉS EL 17 %.**

que les línies d'alta velocitat com Bobadilla-Granada, Còrdova-Màlaga o Madrid-Valladolid estan dissenyades per a velocitats de fins a 350 km/h), malgrat que el mateix any 2015 passaven 103 trens de passatgers diaris entre València i Sagunt i 91 entre Sagunt i Castelló¹²³ –el doble del tràfic de Madrid-Valladolid, i més de 10 vegades el de Bobadilla-Granada o Còrdova-Màlaga. És més, per al tram de 140 km Castelló-Vandellòs que ha d'enllaçar València amb Barcelona (la segona i tercera ciutats més grans de l'Estat), per on l'any 2015 passaven ja diàriament 39 trens de passatgers, s'ha batut un rècord de baix cost en licitar l'obra de conversió de la via a l'ample europeu (per tan sols 66 milions d'euros¹²⁴, és a dir, 0,44 milions €/km): comprar barat és evidentment positiu, però en aquest cas es deu a un disseny que condemna el tràfic de passatgers a no assolir tampoc aquí l'alta velocitat i, a més, compartir andana amb els ferrocarrils de mercaderies. No cal dir que,

120 AIREF (2020), p. 108.

121 Ajuts europeus obtinguts d'AIREF (2020), p. 110; cost de les línies d'AIREF (2020), p. 112; tràfics diaris segons segons la base de dades de FERRMED.

122 AIREF (2020), p. 103.

123 AIREF (2020), p. 112 per al cost de la línia, FERRMED (2022) basant-se en les *DG MOVE Origin-Destination tables* per al tràfic ferroviari l'any 2015.

124 Via Libre (2021). El cost es desglossa en 39 milions de Castelló a Vinaròs i 27 milions de Vinaròs a Vandellòs.

amb pressupostos tan petits, l'ajut europeu rebut és proporcionalment minso.

Aquesta desviació dels fons europeus del programa TEN-T cap a línies interiors amb tràfics comparativament baixos en detriment de les més demandades del litoral es fa seguint el disseny de xarxa proposat pel Govern espanyol i acceptat per la Comissió Europea com a part del programa TEN-T. Com comenta Jordi Torrent, “més enllà de la possible falta d'escrúpols que pot implicar aquest ús [dels fons europeus], el que és més preocupant és la tolerància de la Comissió Europea cap a aquestes actuacions”¹²⁵. Europa, tan gran i tan feble...

L'impacte és doble. Per un costat, considerant el progrés del programa fins avui, a hores d'ara és ja materialment impossible que la *Core Network* estigui enllestida per a l'any 2030, àdhuc si hi comptem només els trams originàriament aprovats l'any 2013. Per l'altre, després de més de deu anys de programa TEN-T, i malgrat les sumes colossals que ja s'hi han dedicat, Europa no s'ha apropiat ni un mil·límetre encara a l'objectiu del 30 % que es va marcar de bon antuvi (figura 9). Aquest darrer punt és especialment preocupant, perquè posa en qüestió la justificació mateixa del programa. Si l'any 2005 (l'any de la gran ampliació de la UE cap a l'est) el transport ferroviari de mercaderies representava al voltant del 18 % del transport terrestre a la Unió Europea, l'any 2019 (just abans de la pandèmia) aquest percentatge havia davallat lleugerament fins al 17 %¹²⁶. Dit d'una altra manera: el tràfic de mercaderies transportades per ferrocarril ha augmentat a un ritme lleugerament més lent que el total i, com a resultat, el pes del ferrocarril ha caigut.

125 Torrent (2021), p. 60.

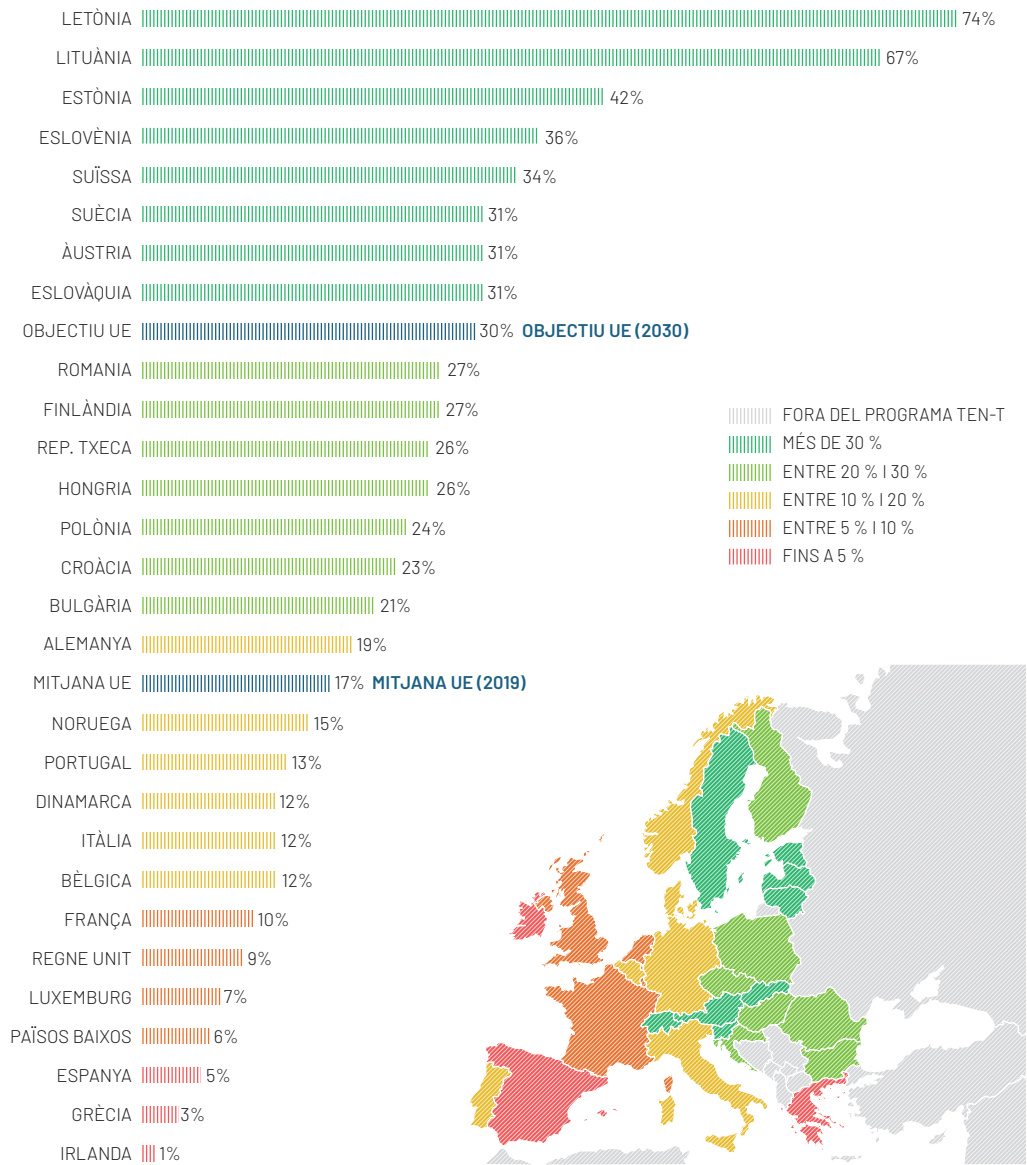
126 INECO (2022), p. 19.

**EL CAS ESPANYOL
ÉS ESPECIALMENTE
ESCANDALÓS: NO NOMÉS
ÉS LA QUOTA FERROVIÀRIA
ESPANYOLA (5 %) LA
MÉS BAIXA DE L'EUROPA
CONTINENTAL DESPRÉS
DE LA GREGA, SINÓ QUE
VA MOLT PER DARRERA
DEL 13 % DE PORTUGAL.**

És clar, darrere d'aquestes xifres hi ha com sempre molta variabilitat entre alguns casos molt positius –per exemple, les repúbliques bàltiques, Suïssa, Eslovènia, Eslovàquia, Àustria o Suècia, tots amb més del 30 % de ferrocarril– i d'altres molt negatius –com ara Espanya o Grècia, on el pes del ferrocarril no passa del 5 %. El cas d'Espanya és especialment escandalós: no només és, després de Grècia, el país de l'Europa continental que més s'allunya de l'objectiu del 30 % –al qual, per cert, s'ha apropiat menys d'un punt percentual en deu anys (del 4 % el 2009 al 4,8 % el 2019)– sinó que, mentrestant, el seu veí, Portugal, ha assolit ja la cota del 13 %.

Val a dir també que, conscients que l'any 2030 s'apropa ràpidament, alguns dels països més endarrerits en aquesta cursa han anunciat ja programes per a, si més no, apropar-se una mica més a l'objectiu. Per exemple, l'any 2020 França va posar en marxa el pla *Alliance 4F* (*Fret Ferroviaire Français du Futur*), que pretén

FIGURA 9: QUOTA DEL TRANSPORT FERROVIARI DE MERCADERIES EN 2019 (% TONES-KM)



Font: Eurostat, citat a INECO (2022), p. 19. Gràfic: elaboració pròpia.

A ESPANYA, L’ESPINADA CENTRAL NOMÉS INCLOU EL LITORAL DEL PIRINEU A MÚRCIA, LA VALL DE L’EBRE DE SARAGOSSA AL MAR I PART DE LES RUTES QUE ENLLACEN EUSKADI I EL PAÍS VALENCIÀ AMB MADRID.

augmentar el transport de mercaderies per ferrocarril del 9 % de 2019 al 18 % l’any 2030, i Espanya l’any 2022 va presentar el pla Mercancias 30, que pretén també doblar el seu percentatge de mercaderies sobre el total per a la mateixa data (del 4,8 % de 2019 al 10 % l’any 2030)¹²⁷. No hi ha dubte que aquests programes podrien tenir un impacte positiu, però la modèstia del seus objectius respecte de l’aspiració del 30 % l’any 2030 i l’èxit més aviat escàs dels esforços que han fet fins ara aquests mateixos països palesa de forma encara més ominosa l’ombra del fracàs que planeja sobre el pla TEN-T.

127 INECO (2022), p. 12-15 (sobre el cas de França) i p. 24 i següents (sobre el cas d’Espanya).

Invertir on no hi ha demanda

Una solució prou elemental seria prioritzar, dintre de la *Core Network*, aquells trams que han de satisfer més demanda real de tràfic de mercaderies d’acord amb la figura 2 i que, per tant, proporcionaran un rendiment econòmic i social més gran per cada euro d’inversió. L’informe ja esmentat de FERRMED ha fet aquesta anàlisi a un nivell extraordinàriament detallat (figura 10). En concret, l’estudi identifica una Espinada Central (*Central Backbone*) constituïda pels 18.000 km amb un tràfic igual o superior a les 122.000 tones diàries, i que en total representen el 65 % de la demanda de tràfic de mercaderies continental –tant si viatja avui per ferrocarril com per carretera o vies fluvials. Si l’objectiu fos maximitzar la prosperitat dels ciutadans, aquests 18.000 km (en traç blau a la figura 10) haurien de tenir, doncs, la màxima prioritat, atès que cada euro d’inversió hi tindria un impacte més gran que a la resta de la xarxa. A Espanya, per exemple, l’Espinada Central es redueix, com era previsible, al Corredor Mediterrani del Pirineu a Múrcia –passant per Barcelona, Tarragona, Castelló, València i Alacant– més la vall de l’Ebre de Barcelona/ Tarragona a Saragossa i alguns (no tots) els trams de les rutes que connecten Euskadi i el País Valencià amb Madrid.

És clar que, com que el tràfic de mercaderies a Europa està molt concentrat a l’Espinada Europea i el Cinturó del Sol, invertir prioritàriament en aquests trams voldria dir que països com ara Grècia, Portugal, Finlàndia o les repúbliques bàltiques quedarien totalment fora del programa TEN-T. Per això l’estudi identifica també un seguit de trams que anomena Espinada Extensa (*Extended Backbone*) que, malgrat tenir menys de 122.000 tones diàries de tràfic, cal afegir als blaus per aportar el 65 % del tràfic de cada país –cosa que implica rebaixar el llindar de 122.000

FIGURA 10: PRIORITZACIÓ DE LA XARXA DEL PROGRAMA TEN-T PROPOSADA PER FERRMED



— ESPINADA CENTRAL
(TRAMS PER SOBRE DE 122.000 TONES/DIA, QUE EN TOTAL SUMEN EL 65 % DEL TRÀFIC EUROPEU DE MERCADERIES)

— ESPINADA EXTENSA
(TRAMS QUE CAL AFEGIR A L'ESPINADA CENTRAL PER COBRIR EL 65 % DEL TRÀFIC DE MERCADERIES PER A CADA PAÍS)

— RESTA DE LA XARXA
(ALTRES TRAMS ESTUDIATS)

Font i gràfic: FERRMED (2023).

EL 93 % DEL VALOR GENERAT PER LES NOVES INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES ES CONCENTRA EN ELS 18.000 KM DE L'ESPINADA CENTRAL (LES LÍNIES BLAVES, QUE REPRESENTEN EL 65 % DEL TRÀFIC EUROPEU).

tones/dia fins a, per exemple, 100.000 a Espanya, 39.000 a Grècia o 28.000 a Portugal. El mapa mostra aquests trams en vermell, mentre que la resta de trams de la xarxa (és a dir, els que a cada país queden per sota del llindar) hi surten en gris. Naturalment, com que el llindar per formar part de l'Espinada Extensa és tan diferent d'un país a un altre, també ho és la demanda de tràfic de les línies de color gris: als països del Pentàgon Europeu com Alemanya o els Països Baixos pot ser molt alta respecte de la mitjana europea (de fet, aquests països no tenen cap línia de color vermell), mentre que passa el contrari en països més perifèrics com Grècia o Portugal.

El valor econòmic que, d'acord amb l'estudi, proporcionarien aquestes inversions deixa molt clar quina hauria de ser la seva prioritat. Cal tenir en compte que quan parlem de valor econòmic no només considerem l'estalvi que els transportistes poden experimentar gràcies

a aquestes inversions, sinó també el benefici que en rep la societat, per exemple, en forma de reducció de la pol·lució generada, de les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle i d'altres externalitats (és a dir, costos que pateix la societat però no necessàriament el transportista mateix). L'estudi revela que aquests beneficis indirectes, un cop valorats en euros –d'acord amb la metodologia recomanada per la mateixa Comissió Europea–, aporten molt més valor a la societat que la pròpia reducció dels costos operatius de transport, sobretot pel que fa a la reducció que permet de la pol·lució i el seu greu impacte sobre la salut (figura 11.1). Sota aquestes condicions, FERRMED estima que, malgrat el gran esforç inversor requerit, el projecte TEN-T en conjunt és econòmicament rendible (figura 11.2)¹²⁸. Tanmateix, el 93 % del valor generat es concentra en aquells 18.000 km d'Espinada Central (les línies blaves), mentre que, de mitjana, les inversions en els trams de l'Espinada Extensa (les línies vermelles) tot just aporten el 5 % del valor –no perquè no aportin beneficis, sinó perquè aquests tot just compensen el cost de les inversions que calen per fer-los possibles.

Pel que fa a la resta de la xarxa (els traçats grisos de la figura 10), cal distingir entre les línies dels països "centrals" i les dels "perifèrics", perquè les dels primers, de mitjana, aporten un valor positiu –malgrat que, naturalment, menys que les de l'Espinada Central–, mentre que les línies grises dels

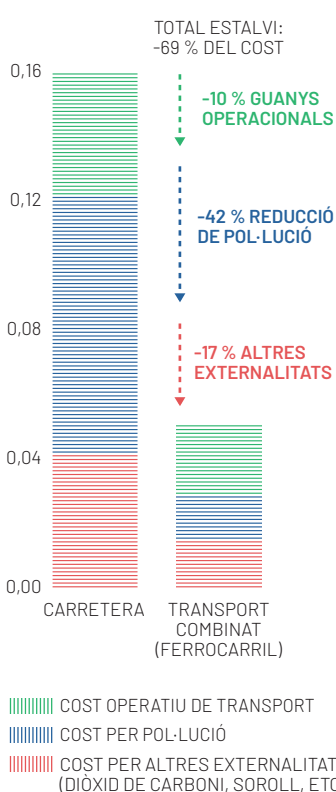
128 Això s'obté d'un càlcul del valor present net d'aquestes inversions realitzat d'acord amb les directrius de la Comissió Europea per estimar la seva aportació de valor econòmic a la societat en el seu conjunt –cosa que implica incloure-hi tant la reducció del cost operatiu per als transportistes (tot i que no els estalvis d'impostos, que són un benefici per a l'operador de transport però un cost per al govern) com el cost social de les emissions de gasos contaminants i d'efecte d'hivernacle.

països perifèrics hi contribueixen amb valors encara més negatius que les vermelles. Des del punt de vista del benestar social i econòmic dels europeus, per tant, queda, doncs, molt clar que és a l'Espinada Central (és a dir, a les línies blaves) on caldria invertir prioritàriament.

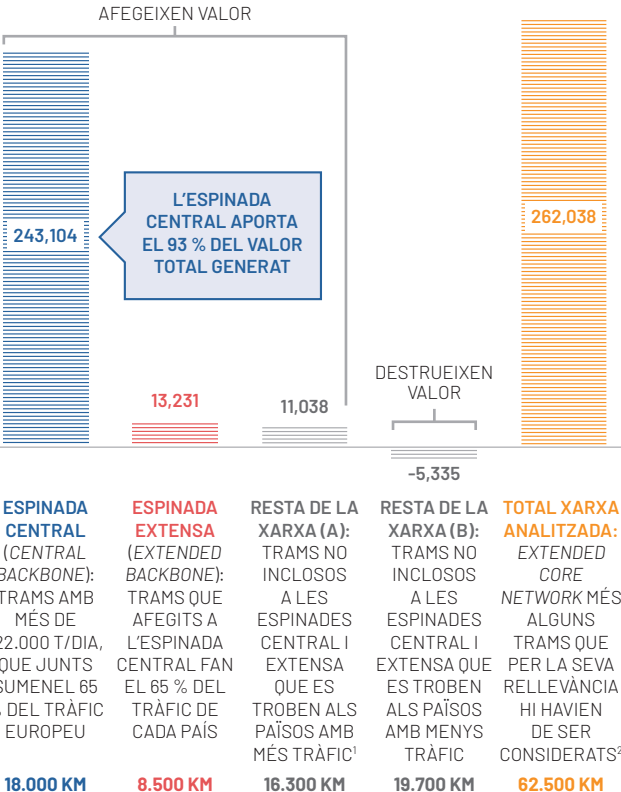
FERRMED afegeix una altra dada clau a l'explicació del fracàs del programa TEN-T fins avui: no només s'estan fent moltes inversions que afegeixen un valor molt baix o negatiu, sinó que a més el disseny que s'està implementant difícilment pot assolir els objectius que s'ha plantejat el programa

FIGURA 11: L'IMPACTE ECONÒMIC DE LA XARXA TEN-T SOBRE EL TRÀFIC DE MERCADERIES

1. COST ECONÒMIC MARGINAL DEL TRANSPORT (€/TONA-KM)



2. VALOR PRESENT NET APORTAT (MILERS DE MILIONS D'EUROS)



1. Aquests països són Alemanya, Àustria, Bèlgica, Eslovàquia, França, Hongria, Itàlia, els Països Baixos i la República Txeca.
2. L'estudi de FERRMED analitza tots els trams de l'extended core network (d'acord amb la Proposta per regulació COM/2021/812) més alguns que no hi figuren però que per la seva centralitat i rellevància havien de ser considerats.
Font: FERRMED (2023), resultats preliminars a desembre de 2022. Gràfic: elaboració pròpia a partir de FERRMED (2023).

ALS DARRERS DEU ANYS EL PROGRÉS DEL CORREDOR LITORAL A ESPANYA HA ESTAT EXTRAORDINÀRIAMENT LENT, AMB PRESSUPOSTOS INSUFICIENTS, RETARDS INEXPLICABLES I UN DISSENY TAN GASIU QUE SEMBLA PENSAT PER FER FRACASSAR EL PROJECTE

A Espanya, a poc a poc i mala lletra

A Espanya, malgrat que les perspectives són avui força millors que abans de 2011, durant els darrers deu anys el progrés del corredor ferroviari pròpiament “mediterrani” (és a dir, el litoral) ha estat extraordinàriament lent. S'hi han dedicat pressupostos insuficients per bastir un ferrocarril amb les prestacions requerides (mentre es finançaven generosament línies d'alta velocitat a l'Espanya buida), hi ha hagut endarreriments inexplicables i –potser el pitjor de tot– s'ha imposat un disseny gasiu que de vegades sembla pensat per fer fracassar el projecte.

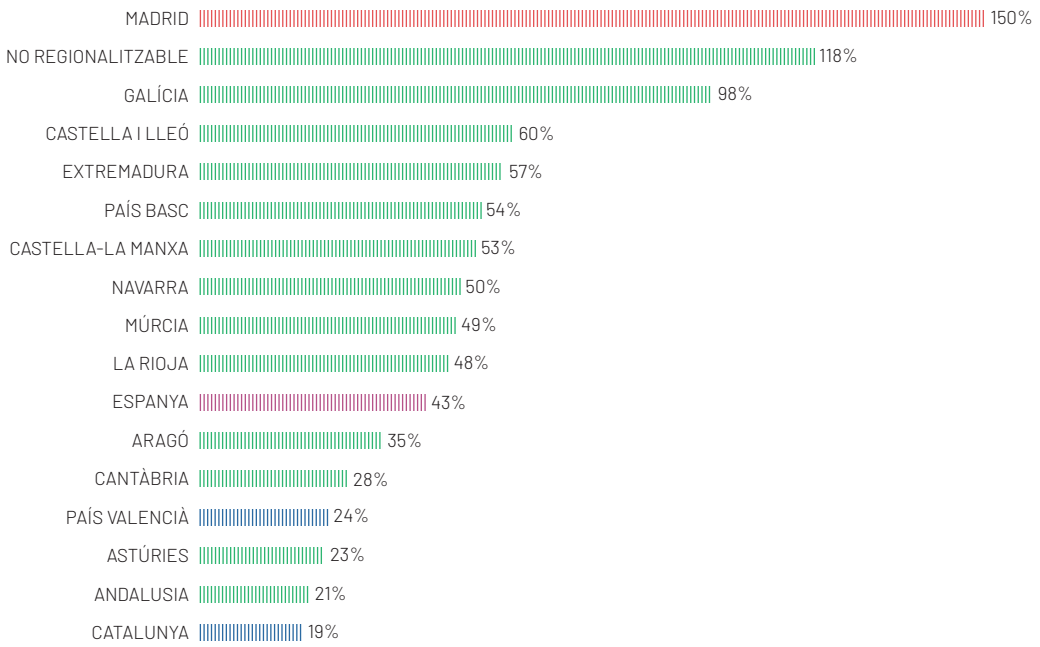
Per exemple, pel que fa a pressupostos, ja hem vist que l'afegit del ramal central a la xarxa TEN-T ha servit per poder dedicar-hi el gruix de la inversió del corredor a la part de la línia que enllaça amb Madrid –el 80 % fins a l'any 2017, segons una estimació de la Generalitat Valenciana¹²⁹. Per als anys posteriors malauradament no hi ha estudis equivalents que permetin fer la comparativa, però les dades són preocupants (figura 12): l'any 2021, per exemple, Adif i Renfe junts van executar només el 19 % del que havien pressupostat a Catalunya (l'execució d'inversió més baixa d'Espanya) i el 24 % al País Valencià, mentre la mitjana espanyola va ser del 43 % i, a Madrid, del 150 % –fins i tot sense considerar que la inversió “no regionalitzable”, que va ser un 9 % del total, correspon en bona part a serveis centrals¹³⁰.

El resultat són endarreriments encadenats. L'any 2011 José Blanco, llavors ministre de Foment, va assegurar que el Corredor

TEN-T, senzillament perquè no permet una operativa prou àgil i atractiva per al transportista. Per entendre'ns: com que el transport ferroviari és gairebé sempre combinat (calen camions per portar les mercaderies de l'origen a la terminal ferroviària de sortida i després de la terminal d'arribada a la destinació final), cal una configuració que eviti els colls d'ampolla i agilitzi l'operació. L'informe analitza un a un tots els trams de la xarxa, considera les inversions ja previstes al pla TEN-T i en proposa d'addicionals allà on troba que són necessàries per fer possibles els objectius del programa. En el cas del pas del Corredor Mediterrani per l'Estat espanyol, hi ha, com veurem, un seguit de problemes clars de disseny que estan convertint Catalunya (i, en menor grau, també el País Valencià) en un coll d'ampolla que nega els beneficis potencials del corredor.

129 González (2017) i Valero (2017).
130 Intervenció General de l'Administració de l'Estat (2022), secció “Sector públic empresarial y fundacional”. Els informes equivalents per als anys 2020 i 2019 no permeten aquesta comparació perquè van ser anys de pressupostos prorrogats.

FIGURA 12: PERCENTATGE D'INVERSIÓ REAL SOBRE LA PRESSUPOSTADA A ADIF, ADIF-AV I RENFE, ANY 2021



Font: Intervenció General de l'Administració de l'Estat (2022). Gràfic: elaboració pròpia.

Mediterrani estaria acabat l'any 2020, i el desembre de 2014 la seva successora, Ana Pastor, va declarar, de forma calculadament ambigua, que l'obra es podria acabar l'any 2015 "si només depengués del pressupost"¹³¹ (l'optimisme, que no falti...), però sense comprometre's formalment a una data. L'any 2015, tanmateix, Pastor no només no va assolir aquest ambiciós objectiu, sinó que va prendre algunes decisions tan gasives com contraproduents –com ara paralitzar tots els projectes de construcció d'accessos

ferroviaris als polígons catalans¹³². Tot reconeixent l'espectacular fracàs, l'any 2017 un nou ministre, Íñigo de la Serna, va endarrerir la data fins al 2023, i al 2018 el seu successor, José Luis Ábalos, va empenyar-la encara dos anys més endavant, al 2025. A hores d'ara, als Pressupostos Generals de l'Estat de 2022 la data fixada per a l'acabament de les obres en curs d'aquest projecte és l'any 2026 (amb inversions pressupostades fins al 2025)¹³³ i, considerant que al novembre de 2022 encara

132 Tremosa (2020), p. 175.
133 Per exemple, a Govern d'Espanya (2021), p. 92, codi de projecte 4060 (CORR. MEDITERRÁNEO VILASECA-CASTELLBISBAL).

131 La Vanguardia (2014).



© Miquel Ferreres

hi havia un 82 % dels trams sense acabar¹³⁴, l'objectiu no sembla gens fàcil d'assolir. Al darrere d'aquests endarreriments hi ha tot un seguit de retards d'obres individuals que el juny de 2022 van fer exclamar a la coordinadora europea del Corredor Mediterrani, Iveta Radičová: "Els diners hi són! On és, doncs, el problema?"¹³⁵.

El desinterès institucional espanyol es manifesta en tota mena de detalls. Per exemple, gairebé des de les beceroles del projecte, i sobretot a mesura que s'acumulaven endarreriments en les obres del traçat litoral del Corredor Mediterrani, el clam pel nomenament d'un coordinador es va fer cada cop més fort –no només per part de FERRMED, sinó també de les dues Generalitats i, a partir de 2016, del moviment Quiero Corredor¹³⁶ (sovint transcrit com *#QuieroCorredor*), fundat per l'Associació Valenciana d'Empresaris (AVE), que, per cert, ha fet una notable feina de divulgació. És una qüestió bàsica: cap empresa privada no pretendria gestionar un programa d'aquesta envergadura sense designar-hi un coordinador al més alt nivell. Tanmateix, fins a l'any 2017 la resposta ministerial va ser consistentment negativa.

Sembla que Ana Pastor, ministra de Foment entre 2011 i 2016 (sí, la mateixa que especulava amb acabar el corredor l'any 2015), tenia una forma característicament expeditiva d'expressar-hi la seva oposició. A Joan Amorós va dir-li en una reunió: "Ya sé que ustedes piden un coordinador: sepa usted que yo soy

¹³⁴ Cercós (2022).

¹³⁵ "Money is available on the European side. So, where is the problem?" Presentació d'Iveta Radičová el 8 de juny de 2022 en el context de l'acte Taula Estratègica del Corredor Mediterrani.

¹³⁶ com *Vull Corredor*, però el nom amb el qual es presenta a la seva pàgina web, que a hores d'ara està exclusivament en castellà, és *#QuieroCorredor*.

AL NOVEMBRE DE 2022
ENCARA HI HAVIA UN
82 % DELS TRAMS SENSE
ACABAR. AL JUNY DE 2022,
ELS ENDARRERIMENTS
VAN FER EXCLAMAR
A LA COORDINADORA
EUROPEA DEL CORREDOR
MEDITERRANI, IVETA
RADIČOVÁ: "ELS DINERS
HI SÓN! ON ÉS, DONCS,
EL PROBLEMA?".

la coordinadora", mentre que en una reunió separada amb membres de la conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori de la Generalitat Valenciana (de la qual Josep Vicent Boira era llavors secretari autonòmic) ho va formular quasi igual: "La mejor coordinadora soy yo"¹³⁷. Aquesta resposta, que Boira compara amb el clàssic "l'État, c'est moi" de Lluís XIV, a més d'arrogant era absurda, perquè ningú no pot coordinar un programa tan complex a temps parcial –com es va palesar, per exemple, quan Amorós, en el curs de la reunió, va demanar per l'estat del projecte de la terminal de la Llagosta i es va trobar que ni ella ni els tècnics que l'envoltaven no tenien clar on era aquesta terminal ni

¹³⁷ Boira (2021), p. 36.

estaven en condicions de reportar en quina situació es trobava.

No va ser fins al març de 2017 quan el Ministeri de Foment va cedir a la pressió i va crear la posició de coordinador¹³⁸ per al Corredor Mediterrani, que inicialment va ocupar Juan Barios i, a partir de juliol de 2018, ha ocupat Josep Vicent Boira. Atès el seu llarg historial de defensa del Corredor Mediterrani, el nomenament de Boira va ser especialment encertat, i sens dubte la gestió del programa ha millorat substancialment des que hi ha un coordinador. Boira mateix esmentava al juny de 2022 que, en els quatre anys des que va assumir el càrrec, es van posar en servei 233 km de corredor i es van processar 242 licitacions (és a dir, pràcticament una per setmana¹³⁹). Són progressos molt importants, sobretot considerant la situació precedent. També s'hi ha fet, per cert, un notable esforç de transparència, com palesa qualsevol comparació entre la pàgina d'Adif del Corredor Mediterrani i la del Corredor Atlàntic. Boira ha declarat reiteradament el seu objectiu de fer el trajecte ferroviari de València al nord d'Europa transitable en ample europeu en els propers tres anys¹⁴⁰ –cosa que seria, sens dubte, una fita fonamental. El seu rol, tanmateix, no inclou definir el disseny de la xarxa ni el pressupost de cada tram. El seu paper és coordinar la implementació del Corredor Mediterrani, però no permet resoldre els seus obstacles més seriosos: el baix suport que rep en l'assignació de pressupostos a Espanya i els problemes de disseny.

¹³⁸ La designació formal és de Comissionat del Govern per al desenvolupament del Corredor Mediterrani a Espanya.

¹³⁹ Observacions fetes el 8 de juny de 2022 a la seva presentació per la Taula Estratègica del Corredor Mediterrani.

¹⁴⁰ Palau (2022).

EL DISSENY ÉS
ESPECIALMENT
PREOCCUPANT PERQUÈ,
MÉS ENLLÀ DELS
INCONVENIENTS
TEMPORALS QUE PUGUIN
GENERAR ELS RETARDS,
DETERMINA FINS A QUIN
PUNT EL RESULTAT FINAL
PODRÀ (O NO) SATISFER
LES EXPECTATIVES QUE
JUSTIFIQUEN LA INVERSIÓ
REALITZADA.

El disseny és especialment preocupant perquè, més enllà dels inconvenients temporals que puguin generar els retards, determina fins a quin punt el resultat final podrà (o no) satisfer les expectatives que justifiquen la inversió realitzada. Val la pena, doncs, que li donem una ullada.

QUAN EL DISSENY NO RESPON A LA DEMANDA

“A dia d’avui el Corredor Mediterrani no està previst: ni tan sols existeix un projecte de via nova exclusiva per a mercaderies que pugui comunicar els ports catalans i valencians amb els mercats comunitaris en ample de via europeu.”

Ramon Tremosa (2020) *Catalunya, potència logística natural: l'Estat contra el mercat* (p. 167)

Què és un corredor europeu de mercaderies?

Hi ha a Espanya una concepció tan popular com errònia que identifica els corredors Mediterrani i Atlàntic amb la implantació de l'ample de via europeu. En realitat el programa TEN-T és molt més exigent: requereix que la xarxa de ferrocarril de mercaderies¹⁴¹ estigui totalment electrificada, permeti 22,5 tones de càrrega per eix, una velocitat punta de 100 km/hora i trens de 740 metres, utilitzi tecnologia ERTMS i tingui ample europeu (els famosos 1.435 mm)¹⁴² excepte en casos on la nova línia és una extensió sobre una xarxa l'ample de la qual sigui diferent i estigui desconnectada de les línies principals de la Unió¹⁴². Retingueu aquests detalls, perquè són importants.

Donem ara una ullada al disseny del Corredor Mediterrani al seu pas per Espanya (figura 13). Aquesta és la forma com s'ha de materialitzar, un cop enllestides les obres, el Corredor Mediterrani que hem vist a la figura 8 d'acord amb els plans aprovats pel Govern espanyol: per evitar confusions, un mapa presenta el corredor complet, incloses les vies d'alta velocitat exclusivament per a passatgers (figura 13.1), mentre que l'altre mostra només les que són transitables per ferrocarrils de mercaderies (figura 13.2). La clau, però, es troba a la lletra menuda: cal, doncs, que posem sota el microscopi, un darrere l'altre, els sectors més problemàtics per entendre el que hi ha al darrere. Serà una petita excursió, però valdrà la pena.

141 Regulació (UE) Núm. 1315/2013, capítol III, article 39, punt 2 (a), p. 348/19 (Parlament Europeu, 2013).

142 "... except in cases where the new line is an extension on a network the track gauge of which is different and detached from the main rail lines in the Union". Regulation (EU) No 1315/2013, chapter III, article 38, point 2 (a), item (iv), p. 348/19 (Parlament Europeu, 2013).

A LA XARXA CENTRAL HI HA UNA SEPARACIÓ NÍTIDA ENTRE LÍNIES D'ALTA VELOCITAT (NOMÉS PER PASSATGERS) I CONVENCIONALS (APTES PER MERCADERIES). PER CONTRA, AL RAMAL LITORAL –QUE ÉS, AMB DIFERÈNCIA, ON HI HA MÉS DEMANDA DE TRANSPORT– ELS TRENS DE PASSATGERS I MERCADERIES SOVINT HAN DE COMPARTIR VIA.

El Corredor Central 2.0 i el litoral apedaçat

A primer cop d'ull s'observa ja a la figura 13 una diferència fonamental en el disseny del ramal central i del ramal litoral del Corredor Mediterrani. En efecte, a la xarxa central hi ha una separació nítida de les línies d'alta velocitat, d'ample europeu però generalment no aptes per al transport de mercaderies, i les convencionals, que romanen en ample ibèric i per on han de seguir passant els trens ordinaris (incloent-hi mercaderies). No es tracta de cap error: la darrera avaluació del progrés del Corredor Mediterrani¹⁴³ i, per cert, també la del Corredor Atlàntic¹⁴⁴, reflecteixen

143 Radičová (2020), p. 14, figura 5.

144 Secci (2020), p. 14-15, figures 3 i 4.

que aquest és el pla a hores d'ara per les línies en funcionament des d'abans de 2014 –i, de fet, al pla actual del Corredor Atlàntic l'ample ibèric per a mercaderies es manté fins a la frontera entre Espanya i França per Irun/Hendaia. El fet que aquesta part de la xarxa no "estigui desconnectada de les línies principals de la Unió" no sembla pas haver impedit l'aprovació d'aquest disseny. Tampoc no és aquest un desenvolupament del tot inesperat: Ramon

Tremosa recorda que al maig de 2010, quan era eurodiputat, els vots de PP i PSOE van contribuir a rebutjar una proposta que ell havia plantejat a la Comissió de Transports perquè com a mínim els corredors de la xarxa prioritària tinguessin un "tercer fil" si no eren ja d'ample internacional¹⁴⁵.

145 Tremosa (2020), p. 169.

FIGURA 13: PLA DEL CORREDOR MEDITERRANI AL SEU PAS PER ESPANYA

1. LÍNIES DE PASSATGERS I DE MERCADERIES



2. NOMÉS LÍNIES APTES PER A MERCADERIES



— XARXA FERROVIÀRIA ORDINÀRIA

PLA DEL CORREDOR MEDITERRANI

— AMPLE IBÈRIC, VIA ÚNICA — AMPLE IBÈRIC, VIA DOBLE
— AMPLE EUROPEU, VIA ÚNICA — AMPLE EUROPEU, VIA DOBLE
— AMPLE MIXT, VIA ÚNICA — AMPLE MIXT, VIA DOBLE

Font i gràfics: Adif (visor cartogràfic del corredor mediterrani).

Com que per a cadascuna de les rutes interiors d'alguna rellevància hi ha una línia d'alta velocitat (per a passatgers) i a més una altra de convencional apta per a mercaderies,

ELS PUNTS CONFLICTIUS DE LA XARXA: COLLS D'AMPOLLA PER AL TRÀFIC DE MERCADERIES IDENTIFICATS PER FERRMED A LA XARXA FERROVIÀRIA ESPANYOLA

COLL D'AMPOLLA A PARTIR DE L'ANY						
INICI DEL TRAM	FINAL DEL TRAM	KM	2015	2025	2030	>2030
Madrid	Guadalajara	57				
Aranjuez	Madrid	48				
Villalba	Las Matas	38				
Humanes	Madrid	10				
Bilbao	Irún	98				
El Reguerón	Alacant	68				
Silla	València	12				
València	Sagunt	27				
Sagunt	Castelló	43				
Tarragona	Sant Vicenç	25				
Sant Vicenç	Martorell	49				
Martorell	Castellbisbal	8				
Barcelona (port)	Castellbisbal	27				
Lleida	Picamoixons	69				
Picamoixons	Reus	21				
Terrassa	Cerdanyola	18				
Cerdanyola	Montcada	5				
Mollet	Granollers	10				
Granollers	Sant Celoni	22				

Fons: FERRMED (identificació dels colls d'ampolla) i Adif. Gràfic: elaboració pròpia.

s'elimina quasi totalment la possibilitat de congestió deguda a la confluència dels dos tràfics –amb l'excepció parcial d'alguns trams al voltant de Madrid on conflueix també el tràfic de rodalies. Per contra, al ramal litoral –que és, amb diferència, on hi ha més demanda de transport (recordeu la figura 2)– la regla és justament la contrària: trens de passatgers i

CORREDOR EUROPEU (RAMAL)		COMUNITAT AUTÒNOMA
Mediterrani (Central)		Madrid / Castella-La Manxa
Mediterrani (Central) + Atlàntic		Madrid
Atlàntic		Madrid
Atlàntic		Madrid
Atlàntic		Euskadi
Mediterrani (Litoral)		País Valencià / Múrcia
Mediterrani (Litoral)		País Valencià
Mediterrani (Litoral)		País Valencià
Mediterrani (Litoral)		País Valencià
Mediterrani (Litoral)		Catalunya
Mediterrani (Litoral)		Catalunya
Mediterrani (Litoral)		Catalunya
Mediterrani (Litoral)		Catalunya
No inclòs a cap corredor europeu¹		Catalunya
No inclòs a cap corredor europeu¹		Catalunya
No inclòs a cap corredor europeu¹		Catalunya
No inclòs a cap corredor europeu¹		Catalunya
Mediterrani (Litoral)		Catalunya
Mediterrani (Litoral)		Catalunya

14 DELS 19 COLLS D'AMPOLLA IDENTIFICATS PER FERRMED A ESPANYA ES TROBEN A CATALUNYA (10) I AL PAÍS VALENCIÀ (4)

¹ Entesos com els corredors TEN-T aprovats pel Parlament Europeu i reflectits a la documentació proporcionada per Adif (visor cartogràfic).

de mercaderies es veuen obligats a compartir via a la major part del traçat –de manera que, ja als nivells actuals de demanda, i molt més a poc que augmenti el tràfic, la congestió està virtualment garantida. Per què s'ha fet així? L'any 2017 Enric Juliana –un dels periodistes catalans que millor entenen la dinàmica del poder a Espanya– plantejava ja que, en anar naturalment més buida que la ruta litoral, la ruta central (sobretot si un “tercer fil” o rail s'hi afegís perquè hi poguessin circular també combois d'ample europeu) podria convertir-se en la preferida per al transport de mercaderies¹⁴⁶. Naixeria així la versió 2.0 d'aquell Corredor Central que successius governs espanyols van defensar aferrissadament des que es va plantejar l'any 2003.

De fet, ni tan sols caldria afegir-hi un tercer fil perquè la ruta de mercaderies per l'altiplà castellà fos competitiva, si la litoral acabés prou congestionada. Fixeu-vos que els accessos a tots els ports importants del Mediterrani s'han dissenyat amb ample “mixt” (és a dir, amb “tercer fil”), de manera que les mercaderies que hi arribin poden igualment anar cap a la ruta litoral o la central. Fins i tot si, en mancar el tercer fil a la ruta interior, cal canviar de locomotora i d'ample de vagons en arribar a França, si la resta del trajecte és prou fiable, aquesta ruta pot esdevenir atractiva –sobretot a mesura que la Unió Europea obligui a penalitzar amb taxes cada cop més altes (per exemple, amb l'anomenada *euovinyeta*) els mitjans de transport contaminants com ara el de carretera.

La condició per l'èxit del Corredor Central és, doncs, que la ruta del litoral estigui congestionada fins a l'ofec, especialment si, a més del ferrocarril, també l'autopista/autovia va sobrecarregada –cosa que hauria

EN ANAR MÉS BUIT, EL RAMAL CENTRAL PODRIA ESDEVENIR MÉS COMPETITIU PER MERCADERIES SI LA MANCA D'INVERSIONS A LA RUTA LITORAL DEIXA AQUESTA PROU CONGESTIONADA

de fer reflexionar qualsevol que vegi com va avui d'atapeïda l'autopista AP-7 (sí, l'autopista del mediterrani que ja l'any 1962 el Banc Mundial va recomanar de prioritzar en ser la més necessària d'Espanya). Car la idea del Corredor Central, malgrat la seva manca de lògica econòmica i de suport europeu, no ha estat mai abandonada del tot a Madrid: al gener de 2022, per exemple, l'Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEES) –el *think tank* del Ministeri de Defensa– encara reclamava, principalment per raons de *seguridad nacional*, la perforació d'aquell túnel del Pirineu central que tant França com la Comissió Europea van rebutjar ja fa més de deu anys¹⁴⁷.

El túnel del Pirineu central sembla (de moment?) una possibilitat remota però, a part d'això, el disseny d'Adif postula més que mai el Corredor Central com la futura ruta principal de mercaderies de la Península –en detriment de l'eix mediterrani. Només així s'explica que els plans comunicats a la Comissió Europea

¹⁴⁶ Juliana (2017), p. 39.

¹⁴⁷ Fernández Liesa et al. (2022).

incloguin bastir d'aquí a l'any 2030 una línia de mercaderies Algesires-Madrid-Saragossa d'ample ibèric però amb prestacions consistents en l'anomenat estàndard de gàlib P400¹⁴⁸, que permet el seu ús com a autopista ferroviària (un servei que permet carregar els camions amb mercaderies directament sobre el comboi ferroviari fins a la terminal de destí), mentre que aquesta capacitat a hores d'ara no està planificada per cap de les dues rutes de mercaderies més demandades d'Espanya –les de Barcelona a Múrcia i Barcelona/Tarragona a Saragossa¹⁴⁹.

L'autopista ferroviària és un servei especialment eficient per al transport terrestre a mitja i llarga distància, atès que evita el cost

¹⁴⁸ Comissió Europea (2022), p. 124-125. Tècnicament, l'estàndard de gàlib UIC P400 fa referència a la capacitat de transportar volums de fins a 4 metres (= 400 cm) d'alçada sobre el bastidor del vagó (generalment estimat en uns 33 cm), perquè això permet assegurar-se que els camions més grans podran efectivament fer el trajecte en ferrocarril amb la seva càrrega.

¹⁴⁹ L'informe de la Comissió Europea (2022), p. 124-125, arriba a aquesta conclusió tot considerant les intervencions ja planificades (“currently planned interventions”). Apunta també, tanmateix, que, segons Adif, “l'objectiu final és encara tenir una xarxa prioritària de TEN-T en plena conformitat amb l'estàndard P400 per a l'any 2030, i que s'està estudiant un pla d'inversions per superar les limitacions” del disseny actual (“ADIF revealed that the ultimate goal remains to have a fully P400 compliant TEN-T core network corridors for freight transport by 2030, therefore an investment plan aimed to overcome the limitations is currently under study”). Tenint en compte el temps que acostuma a passar a Espanya entre l'estudi de viabilitat i l'execució de l'obra, sembla perfectament raonable que l'informe no consideri realista l'aplicació del gàlib P400 abans de 2030 a les rutes per a les quals encara no ha estat planificada. Això no impedeix, naturalment, que hi hagi ja subseccions de la línia València-Barcelona que compleixin amb aquest estàndard (com seria el cas del túnel de Serreria a València i de bona part dels trams sense túnel) o que es marqui com a objectiu fer possibles les autopistes ferroviàries entre el port de València i la frontera francesa d'aquí a l'any 2025, tal com va afirmar Josep Vicent Boira el novembre de 2022 (Palau, 2022).

EL DISSENY D'ADIF POSTULA MÉS QUE MAI EL CORREDOR CENTRAL COM LA FUTURA RUTA PRINCIPAL DE MERCADERIES DE LA PENÍNSULA –EN DETRIMENT DE L'EIX MEDITERRANI.

i temps de càrrega i descàrrega a la terminal, i representa per tant un factor fonamental per fer possible l'objectiu de substituir la carretera pel ferrocarril per al 30 % de les mercaderies que viatgen més de 300 km... Però, per fer honor al seu nom, requereix un línia sense embussos que faci el temps total de trajecte igual o més curt que per autopista. Ja s'ha anunciat l'autopista ferroviària Algesires-Madrid-Saragossa per l'any 2024, amb una freqüència inicial d'un tren diari en cada direcció i la perspectiva que pugui arribar a tres¹⁵⁰: lògicament el port d'Algesires en sortirà beneficiat i el de València perjudicat –sobretot si les taxes portuàries d'Algesires romanen més baixes que les valencianes.

Que no hi hagi pressa a Madrid per afegir un tercer fil als trams centrals podria respondre a una doble preocupació. En primer lloc, aquest afegit perjudica el rendiment de la línia, atès que el tercer fil és una solució tècnicament

¹⁵⁰ Losa (2023).

feble que, entre altres inconvenients, redueix a 160 km/h la velocitat màxima a la qual s'hi pot circular¹⁵¹ –cal que recordem això, per cert, quan parlem dels nombrosos trams del ramal litoral als quals s'està bastint un tercer fil. En segon lloc, permetre el pas de trens d'ample internacional atemptaria contra el domini del mercat que té Renfe –la qual, malgrat la seva proverbial ineficiència, encara controla dos terços del mercat espanyol de mercaderies¹⁵² gràcies, en bona part, a la barrera d'entrada contra els grans competidors europeus que representa l'ample de via ibèric (només *Comboios de Portugal* disposa d'una altra flota significativa, però molt més petita, de locomotores i vagons d'ample ibèric). Aquesta explicació rimaria, doncs, prou bé amb els precedents de segles pretèrits que ja hem examinat: un cop més es tractaria de capturar l'activitat econòmica de la perifèria (encara que sigui a un cost exorbitant en termes d'eficiència i oportunitats perdudes) en favor de regions i proveïdors més propers al nucli de l'Estat.

El ramal litoral del Corredor Mediterrani, per contra, sembla un mosaic apedaçat de trams amb amplituds internacionals, ibèrics i "mixtos" (és a dir, amb tercer fil, malgrat els inconvenients de rendiment que causa aquesta configuració) al llarg del qual el tràfic de passatgers i el de mercaderies han de compartir via a gran part del traçat.

De Barcelona a la frontera francesa hi ha una línia d'ample europeu i alta velocitat –o més

¹⁵¹ Quiero Corredor (2022), p. 4. El tercer fil fa una mateixa via compatible amb trens d'ample ibèric i europeu, però, entre altres inconvenients, obliga els trens de galga europea a circular descentrats respecte de la catenària que subministra el corrent elèctric. Aquestes deficiències fan que calgui circular-hi a velocitats més baixes que per vies que altrament serien comparables.

¹⁵² En concret, el 67,5 % dels ingressos d'aquest mercat l'any 2019, segons la CNMC (2021), p. 15.

EL RAMAL LITORAL DEL CORREDOR MEDITERRANI SEMBLA UN MOSAIC APEDAÇAT DE TRAMS AMB AMPLES INTERNACIONALS, IBÈRICS I "MIXTOS" AL LLARG DEL QUAL ELS TRÀFICS DE PASSATGERS I MERCADERIES HAN DE COMPARTIR VIA A LA MAJOR PART DEL TRAÇAT.

aviat de "velocitat alta", car no permet passar de 200 km/h ("alta velocitat" seria pròpiament a partir de 250 km/h) – que passa pel túnel del Pertús i admet també mercaderies, a més de la línia convencional tradicional d'ample ibèric que passa per Portbou (per a la qual, a hores d'ara, no hi ha cap pla de canviar d'ample ni d'afegir tercer fil). Entre Barcelona/Mollet i Tarragona/Vila-seca –literalment, el tram més congestionat de la xarxa espanyola– es reaprofitarà la línia existent (en bona part compartida amb rodalies) i només s'afegirà un tercer fil per adaptar la via existent a l'ample europeu (tot deixant en ample ibèric, per cert, algunes de les línies de mercaderies més transitades de Catalunya, com ara les que connecten amb l'interior passant per Reus, Lleida, Manresa i Terrassa), mentre que en

paral·lel hi passa una línia d'alta velocitat només per a passatgers (la línia Madrid-Barcelona) que, naturalment, no alleugereix la congestió provocada per la confluència dels combois de mercaderies i rodalies a la via convencional.

Més al sud, entre Tarragona i Castelló es reformarà la via existent perquè sigui *només* d'ample europeu, tot forçant que els trens "d'alta velocitat" (que, de tota manera, seran en aquest cas també només de "velocitat alta", perquè no podran passar de 200 km/h)¹⁵³ i els de mercaderies comparteixin via. Entre Castelló i València, en canvi, hi haurà una via convencional mixta (és a dir, amb tercer fil) paral·lela a la línia de velocitat alta per a passatgers (la línia Madrid-Llevant). Aquest estrany disseny, que combina vies d'amples i prestacions diferents, es perllonga cap al sud, amb la peculiaritat que al sud de Xàtiva i al nus de Font de la Figuera/La Encina (on s'uneixen les línies litorals i les que pugen a Madrid passant per Albacete) trobem cada cop més sovint línies de via única, és a dir, on els trens que van en tots dos sentits han de compartir una mateixa via i la capacitat és, per tant, molt inferior –a més que, a partir d'Almeria, la línia deixa de resseguir la costa i s'endinsa cap a l'interior en direcció a Granada i Bobadilla tot encerclant la serralada Penibètica en comptes de continuar pel litoral (que és on hi ha més població) passant per Màlaga fins a Algesires.

Amb un disseny així per a trams de tanta demanda no és pas estrany que 14 dels 19 colls d'ampolla que FERRMED ha identificat a Espanya estiguin a Catalunya (10) i al País Valencià (4). Hi veurem, tanmateix, els problemes més greus quan ens capbussem en els detalls.

¹⁵³ Díaz Pardo (2022).

L'estrany cas de la connexió transfronterera

Comencem per les connexions ferroviàries amb França (figura 14) –que, segons el pla d'Adif, ja estan acabades. Hi ha dues línies que pugen en paral·lel de Barcelona a Figueres i d'aquí a Perpinyà però que travessen els Pirineus per punts diferents. La més antiga, una línia convencional d'ample ibèric fins a la frontera francesa, passa per Portbou/Cervera (*Cerbère* en francès), a la costa, per tal de minimitzar el pendent, mentre que l'altra, una línia d'alta velocitat i galga internacional que permet tant tràfic de passatgers com de mercaderies (un cas singular entre les línies d'alta velocitat europees¹⁵⁴), travessa la muntanya pel túnel del Pertús, al costat de la Jonquera. Aquesta línia va tenir un cost significatiu: el tram del túnel del Pertús de Perpinyà a Figueres va costar 1.097 milions, i la continuació fins a Barcelona, 3.458 milions més¹⁵⁵ –és a dir, tot plegat uns 26,3 milions €/km. L'ús mixt d'una via per a alta velocitat i mercaderies té inconvenients que de seguida comentarem; tanmateix, aquesta és una de les dues línies a Espanya (junt amb la de la Corunya-Vigo, que també és de velocitat alta però d'ample ibèric) que la Comissió Europea considerava el febrer de 2022 que oferia les prestacions de l'estàndard P400, és a dir, apte per a autopistes ferroviàries¹⁵⁶.

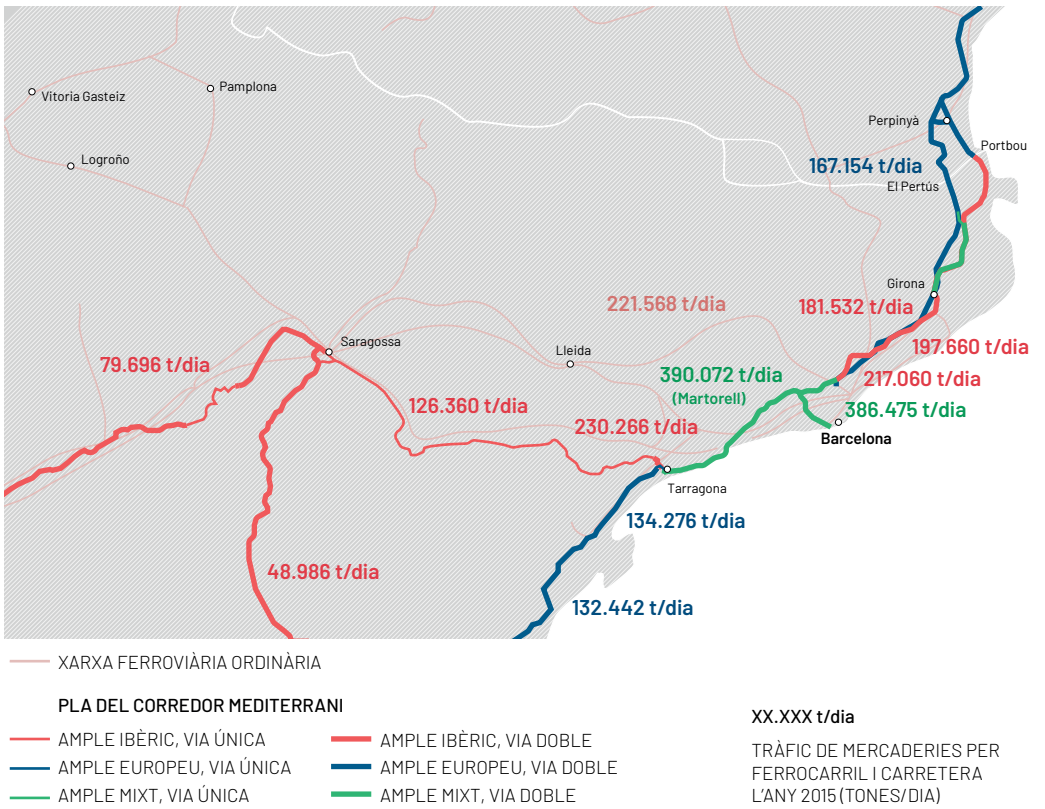
Aquesta línia ha tingut una història accidentada. Opera des del gener de 2013,

¹⁵⁴ Torrent (2019), p. 97, assenyalava que aquesta combinació és un cas gairebé únic al món per a una línia tan rellevant, tot i que després de la seva inauguració l'any 2013 se n'han afegit altres exemples comparativament menors, com ara la línia de la Corunya-Vigo (acabada el 2015) o la variant de Nîmes-Montpellier (operativa des de 2018).

¹⁵⁵ Citats per Díaz Pardo (2022) i AlReF (2020), p. 112.

¹⁵⁶ Comissió Europea (2022), p. 124.

FIGURA 14: PLA I DEMANDA DE TRÀFIC DEL CORREDOR MEDITERRANI PER CATALUNYA I ARAGÓ



Fonts: Adif (mapa) i FERRMED (tones/dia). Gràfic: elaboració pròpia a partir d'Adif (visor cartogràfic del Corredor Mediterrani).

quan Adif va inaugurar-ne el tram Barcelona-Figueres –tot i que en aquell moment el tram Perpinyà-Figueres, incloent-hi el túnel del Pertús, ja havia estat obert el desembre de 2010 per TP Ferro¹⁵⁷, una empresa

concessionària participada al 50 % per les constructores ACS (espanyola) i Eiffage (francesa). El pla de negoci, però, estava basat sobre unes previsions de tràfic i d'ingressos per peatges molt optimistes: com recorda Jordi Torrent “quan es qüestionava els seus autors sobre els motius pels quals havien realitzat aquelles previsions de demanda, manifestaven senzillament que era perquè

¹⁵⁷ Torrent (2019), p. 94-100. A causa del retard, el Govern espanyol va pagar-li una penalització fins a la inauguració l'any 2013.

EL BAIX TRÀFIC FERROVIARI TRANSFRONTERER NO REFLECTEIX EN ABSOLUT UN PROBLEMA DE MANCA DE MERCAT POTENCIAL, ATÈS QUE EL TRÀFIC PER CARRETERA SUPERA JA ELS 12.000 CAMIONS DIARIS.

«si no, no surten els números»¹⁵⁸. En quedar les xifres reals molt per sota de les previstes, l'any 2015 TP Ferro va entrar en concurs de creditors i una nova empresa, LFP Perthus (formalment Línea Figueras Perpignan S.A.) participada per igual per Espanya (Adif) i França (SNCF Réseau) va assumir-ne la gestió.

I és que, malgrat les seves altes prestacions, el volum de tràfic d'aquesta línia ha estat fins ara decepcionant: l'any 2015 només feien aquesta ruta uns 14 trens diaris, dels quals solament 3 eren de mercaderies¹⁵⁹ –mentre que fins i tot per la ruta tradicional de Portbou, que encara obliga a fer el canvi d'ample ibèric a internacional en arribar a la frontera, passaven diàriament 44 trens, 12 dels quals eren de mercaderies. És cert que el tràfic ha augmentat una mica al Pertús, però no prou:

¹⁵⁸ Torrent (2021), p. 96.

¹⁵⁹ Base de dades de FERRMED.

d'acord amb la pàgina web de LFP Perthus, al desembre de 2022 hi circulaven regularment 88 trens setmanals, és a dir, 12,6 diaris, dels quals 4 eren de passatgers (alta velocitat) i 8,6 de mercaderies. Petros Papagiannakis, director general de LFP Perthus, estima que la capacitat de la línia són entre 100 i 110 combois diaris¹⁶⁰, de manera que la seva utilització seria avui de tot just un 12 %.

El tràfic del Pertús és tan minso que per si sol desmenteix un grapat d'hipòtesis proposades per explicar-ne les dificultats. S'ha dit, per exemple, que la línia d'alta velocitat a França encara no cobreix el tram Perpinyà-Montpeller i, per tant, les velocitats mitjanes del trajecte no permeten encara competir amb l'avió. Això és cert, però només explicaria el baix tràfic de passatgers, no de mercaderies. S'ha dit també que la combinació a la mateixa línia de combois d'alta velocitat i mercaderies, que van molt més lents, planteja problemes de sincronització i temps d'espera. Això efectivament ha forçat Adif a limitar-hi la velocitat dels trens de passatgers a 200 km/h¹⁶¹ i a afegir un tercer fil i diversos “apartadors” (vies mortes laterals on un tren lent pot esperar que en passi un altre amb preferència) d'ample internacional a la via paral·lela convencional entre Figueres i Girona (de color verd al mapa), però aquestes dificultats esdevenen pura teoria quan el tràfic real és tan escàs.

Tampoc no és en absolut un problema de manca de mercat potencial. L'any 2015 passaven cada dia entre 11.200 i 11.800 camions (HGVs) per la Jonquera¹⁶², cosa que representaria unes 161.000 tones o més de

¹⁶⁰ Transporte XXI (2021).

¹⁶¹ Díaz Pardo (2022).

¹⁶² La base de dades de FERRMED estima que l'any 2015 passaven per la Jonquera entre 11.222 i 11.800 camions HGV (Heavy Goods Vehicles) diaris.

càrrega diària¹⁶³, mentre que el ferrocarril només transportaria unes 1.200 tones pel Pertús i 4.800 per Portbou: en definitiva, el 3,6 % del transport transfronterer de mercaderies a Catalunya seria ferroviari –i tot just el 0,7 % passaria pel Pertús. Aquests percentatges són baixos fins i tot comparats amb la mitjana espanyola del 4,8 % (any 2019), i no diguem amb l’europea del 17-18 % o amb l’objectiu del 30 % per a l’any 2030. Per anys més recents l’augment de tràfic pel Pertús podria millorar una mica aquestes xifres, però cal tenir en compte que el tràfic per carretera ha crescut també, i les estimacions més recents apunten que ja supera els 12.000 camions diaris¹⁶⁴. Hi ha transportistes que a hores d’ara fins i tot prefereixen enviar les seves mercaderies en tren fins a Portbou i fer-hi el canvi de locomotora i d’ample de vagon en entrar a França¹⁶⁵, o fer-les travessar Espanya en camió i un cop arribades al Voló (le Boulou en francès), al costat francès de la frontera, passar-les al ferrocarril.

De fet, el node combinat del Voló/Perpinyà és avui el primer node multimodal de la península Ibèrica¹⁶⁶. Ja l’any 2015 entre el node del Voló/Perpinyà i Narbona passaven cada dia 25 trens de mercaderies que transportaven unes 19.500 tones de càrrega¹⁶⁷ (més del triple del

163 Sota el supòsit de 14 tones en mitjana per camió tràiler que recomana FERRMED (2023).
164 Per exemple, Cordero (2019).
165 Aquest és el cas, per exemple, de molts dels productes siderúrgics que transporta CELSA des de o cap a Castellbisbal (El Mercantil 2019).
166 Per separat, els volums del Voló i Perpinyà quedarien per sota dels de la terminal TMZ (Terminal Marítima de Zaragoza), la més gran d’Espanya, però considerats com a node agregat hi passen per davant.
167 A causa de les limitacions tècniques de la xarxa espanyola, els trens a Espanya són comparativament curts i carreguen avui unes 400 tones de mitjana, mentre que a França la mitjana són unes 780 tones (FERRMED 2022).

NOMÉS EL 3,6 %
DEL TRANSPORT
TRANSFRONTERER
DE MERCADERIES
A CATALUNYA ÉS
FERROVIARI: AQUEST
PERCENTGE ÉS PETIT
FINS I TOT COMPARAT
AMB LA MITJANA
ESPANYOLA DEL 4,8 %,

que creuava la frontera pel Pertús i Portbou), és a dir, el 9,8 % del tràfic de mercaderies d’aquesta ruta –mentre que, com hem vist, al costat espanyol, entre Figueres i la frontera, el tràfic amb prou feines arriba al 3,6 %. La diferència procedeix essencialment de mercaderies originades o destinades al sud dels Pirineus el trajecte de les quals els transportistes prefereixen fer en camió per Espanya però en tren per França.

Alguns camions prenen una autopista ferroviària –recordeu, un servei de tren que transporta el camió junt amb la seva càrrega– que els duu directament a diverses destinacions de l’Espinada Europea. Des de 2019 la companyia VIIA (del grup SNCF) ofereix aquest servei entre Can Tunis (al port de Barcelona) i Bettembourg (a Luxemburg)¹⁶⁸, amb una freqüència avui de sis viatges

168 Vázquez (2019).

setmanals en cada direcció¹⁶⁹, però des del Voló a Bettembourg n’hi ha tres al dia –sense esmentar l’autopista ferroviària que ofereix VIIA del Voló a Calais, que arriba a 10 viatges setmanals (cinc directes i cinc amb canvi de tren a Mâcon, prop de Lió)¹⁷⁰ o les que ofereix un altre operador, CargoBeamer, amb cinc viatges per setmana entre Perpinyà i Calais i sis entre Perpinyà i Kaldenkirchen (prop de Düsseldorf)¹⁷¹.

Per què aquesta diferència? En línies generals, el principal problema és, com veurem tot seguit, que, mentre la major part de la xarxa al sud del Pirineu romanguí en ample ibèric i les connexions amb els principals ports i polígons estiguin per fer, la connexió en ample europeu pel Pertús romandrà poc atractiva. És més, com veurem també, en la mesura que bona part de la xarxa ha de romandre en ample ibèric, el disseny futur no resoldrà més que parcialment el problema. Hi ha altres factors, per descomptat, però el seu impacte és comparativament menor.

Per exemple, s’assenyala sovint com un obstacle el cost del peatge del Pertús per a trens de mercaderies¹⁷². Aquest factor,

169 Gual (2022) indica una freqüència de cinc viatges setmanals però, d’acord amb LPF Pethus, entre desembre de 2022 i desembre de 2023 n’estan programats sis de diaris en cada direcció.
170 D’acord amb la pàgina web de VIIA.
171 Mateu (2022), comprovat a la pàgina web de CargoBeamer.
172 D’acord amb CIMALSA (2019), el cànon era en aquell moment de 878,8 €/tren de contenidors i 902,3 €/tren per a transports de vehicles, però posteriorment Albors (2021) indica uns 822 €/tren i Díaz Pardo (2022) apunta 844,37 €/tren. Val a dir que el cànon per a trens de passatgers és molt més elevat –uns 1.800 €/tren, segons Albors (2021). En tot cas, les condicions varien amb el temps i depenen de diversos factors: per exemple, al setembre de 2021 es va anunciar (*Diari de Girona*, 2021) un descompte del 50 % per a trens amb recorreguts inferiors als 750 km (és a dir, aproximadament la distància entre Barcelona i Lió).

tanmateix, cal considerar-lo en perspectiva, atès que el cost del cànon del Pertús pot representar el 4 % o menys del cost de transport per a mercaderies que viatgen en tren de Catalunya a Alemanya¹⁷³ –sense esmentar que el cost de transportar les mercaderies en tren fins a Portbou/Cervera i fer-hi el canvi d’eixos és bastant més elevat¹⁷⁴.

S’apunta també a un seguit de problemes operatius, com ara que, per a estalviar costos, als túnels per on passa (el Pertús, Girona i Montgat) es van bastir rampes de fins al 18 ‰ (per mil), cosa que representa un problema petit per als trens de passatgers però gran per als de mercaderies, que sovint són més pesats i operen amb marges comercials més estrets. Per a ser eficients, FERRMED recomana rampes màximes del 12 ‰ en línies de mercaderies¹⁷⁵. S’ha calculat, per exemple, que una locomotora que arrossegaria 880 tones per la ruta del Pertús en podria passar 1.070 per la ruta de Portbou, que té rampes màximes del 15 ‰¹⁷⁶ (tot i que també és més llarga i té més revolts tancats que la ruta del Pertús). Per això sovint els combois de mercaderies que fan aquestes rutes

173 L’anàlisi de CIMALSA (2021), p. 89-121, dona valors d’entre el 2 % i el 3 % per a un tren elèctric de fins a 750 m amb dues locomotores fent el trajecte Barcelona-Tolosa-Colònia i entre el 3 % i 4 % per a un tren de fins a 450 m fent el mateix trajecte també amb dues locomotores, cosa que és consistent amb l’afirmació de Papagiannakis (2021) que el peatge representa al voltant del 4 % del cost de transport d’un tren de mercaderies Barcelona-Alemanya.
174 Díaz Pardo (2022) estima el cost del canvi d’eixos a Portbou en 5.514,52 € per a un tren de 600 m amb 22 vagon de 3 eixos, mentre que CIMALSA (2021), p. 89-121, fa diverses estimacions d’exemples concrets de trens creuant la frontera pel Pertús i per Portbou i conclou que el cost del canvi d’eixos per a la segona ruta multiplicava per més de cinc el peatge del Pertús per a trens de 750 m i per entre 3 i 4 vegades per a trens de 450 m.
175 Per exemple, a FERRMED (2009), p. 22, 64 i 145.
176 Díaz Pardo (2022).

EL BAIX TRÀFIC
FERROVIARI
TRANSFRONTERER
S'EXPLICA PRINCIPALMENT
PER LES DEFICIÈNCIES
DE LA XARXA AL SUD
DELS PIRINEUS, ON
ENCARA PREDOMINA
L'AMPLE IBÈRIC I, A MÉS,
LES CONNEXIONS AMB
POLÍGONS I PORTS SÓN
SOVINT INEXISTENTS
O MOLT DEFICIENTS.

necessiten la tracció de dues locomotores tradicionals o d'una de més moderna i potent (com ara l'Euro9000 que elogia Josep Vicent Boira al seu llibre¹⁷⁷). Tanmateix, el trajecte per Portbou té en conjunt un cost més alt per l'operador (recordeu que és més llarg i té més revolts) àdhuc descomptant l'efecte diferencial de peatge vs. canvi d'eixos¹⁷⁸, així que la rampa ferroviària tampoc no pot ser determinant.

S'assenyalen també altres inconvenients operatius: la gestió dels canvis de tensió al llarg del trajecte (25 kV CA a la línia d'alta velocitat, 3 kV CC a la línia convencional espanyola i 1,5 kV CC a la convencional francesa), els tancaments

¹⁷⁷ Boira (2021), p. 41-58.

¹⁷⁸ CIMALSA (2021), p. 89-121.

per manteniment durant la nit (la franja horària més atractiva per a mercaderies), l'exigència de fer servir locomotores homologades pel concessionari¹⁷⁹... Tots els problemes operatius són tècnicament salvables (les rampes es poden superar amb locomotores més potents, el canvi de tensió amb locomotores especials com l'Euro9000 o canviant de locomotora...), tot i que, naturalment, cada solució té un impacte sobre el cost del trajecte. La qüestió, però, és que el pes d'aquests inconvenients tècnics difícilment pot explicar la manca de tràfic ferroviari transfronterer.

Aquest tràfic tan escàs s'explica, doncs, principalment per les deficiències de la xarxa al sud dels Pirineus, on encara predomina l'ample ibèric, i on, a més, el tràfic a Catalunya competeix amb rodalies i les connexions amb polígons i ports són encara molt deficients..

Esmementem de passada que, per tal d'oferir una ruta ferroviària de mercaderies alternativa¹⁸⁰, tant FERRMED com Quiero Corredor o la mateixa Generalitat de Catalunya reclamen habilitar la línia de Portbou a Figueres/Vilamallà per a l'ample internacional (ja sigui afegint-hi un tercer fil o convertint-la directament a la galga europea)¹⁸¹. La reforma tampoc no seria especialment cara: caldria aplicar el tercer fil només als 36 km de via entre Vilamallà i Portbou, per al qual la Generalitat de Catalunya estima un cost d'uns 80 milions d'euros¹⁸² (prou realista, atès que

¹⁷⁹ Torrent (2019), p. 99.

¹⁸⁰ D'acord amb les estimacions de CIMALSA (2021), p. 98, 99, 101 i 102, si no fos necessari fer el canvi d'eixos a la frontera, el trajecte per Portbou tindria un cost similar al del Pertús (incloent-hi peatge) per als combois de mercaderies.

¹⁸¹ Veieu, per exemple, FERRMED (2023) o Quiero Corredor (2022), p. 11, o Departament de la Vicepresidència (2022), p. 51.

¹⁸² Departament de la Vicepresidència (2022), p. 101.

LA XARXA DE MOLLET A
TARRAGONA TRAVESSA
LA REGIÓ INDUSTRIAL
MÉS IMPORTANT I EL
NUS LOGÍSTIC AMB MÉS
VOLUM DE TRANSPORT
DE MERCADERIES.
SEMBLARIA LÒGIC QUE
AQUEST SECTOR TINGUÉS
PRIORITAT ABSOLUTA
PER ADIF –PERÒ ÉS BEN
AL CONTRARI.

un tercer fil pot costar entre 2 i 2,5 milions €/km¹⁸³). Tanmateix, mentre el tràfic pel Pertús sigui tan baix aquesta obra probablement tindrà una prioritat comparativament menor.

La causa principal de la manca de tràfic ferroviari transfronterer la trobarem, doncs, una mica més al sud: al gran coll d'ampolla català.

¹⁸³ Prenc aquí com a referències el cost del tercer fil provisional Barcelona Morrot-Figueres iniciat l'any 2010 (168 km, 338 milions = 2,01 milions €/m), segons el Ministeri de Transports (2010), i el del tram Astigarraga-Irun licitat l'any 2021 (22 km, 51 milions = 2,32 milions €/km), segons el Ministeri de Transports (2021).

Benvinguts al gran coll
d'ampolla català

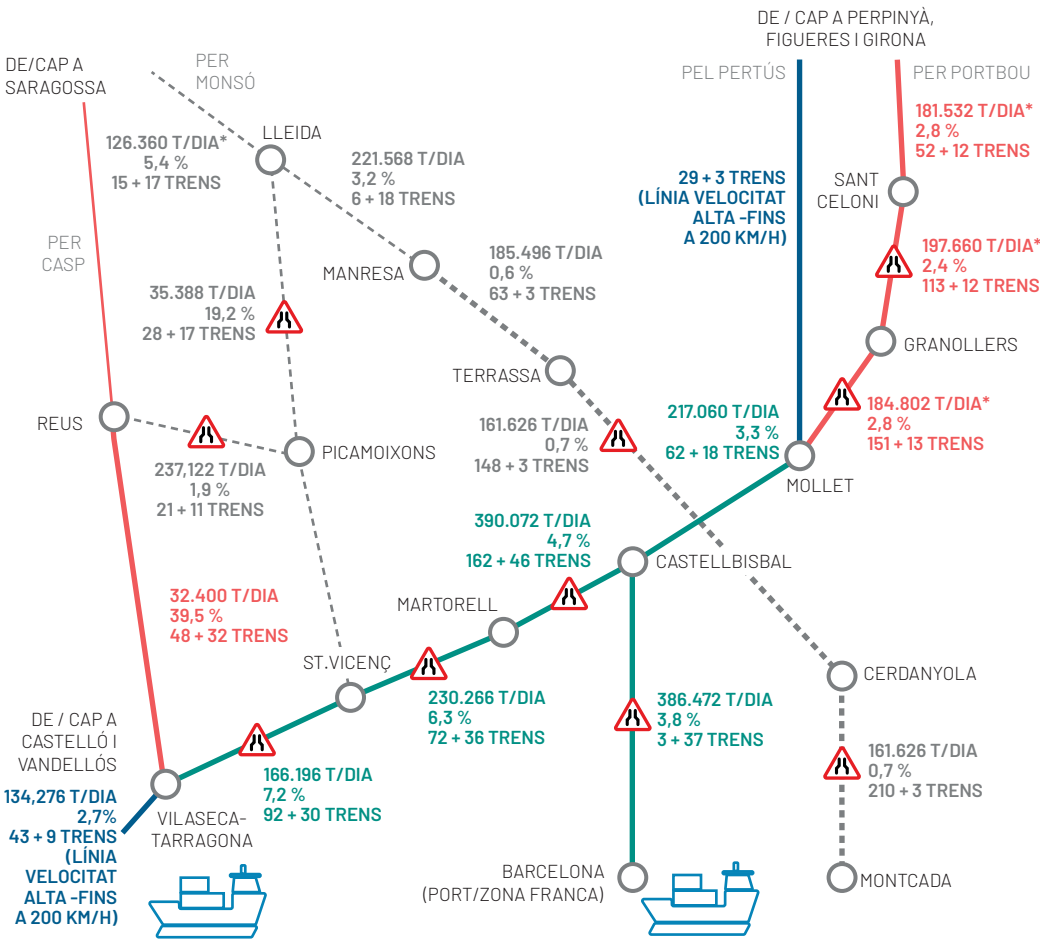
Donem ara una ullada al sector de la xarxa entre Tarragona, Lleida i Sant Celoni (infografia, pàgina següent). Aquest sector travessa el que és sens dubte la regió industrial més important d'Espanya (el PIB manufacturer de la província de Barcelona és el més alt de l'Estat, i més del doble del de la següent província del rànquing, Madrid¹⁸⁴) i el nus logístic del qual surt o al qual arriba un volum més gran de mercaderies (recordeu la figura 3, on també doblava la següent província com a origen o destinació de tràfic a llarga distància). No és cap sorpresa: aquest és, precisament, el node estratègic Barcelona-Tarragona, que ocupava a la figura 4 la tercera posició del rànquing logístic europeu. El tràfic ferroviari de mercaderies per aquest sector és, doncs, intensíssim: de fet tots els trams de la xarxa espanyola pels quals passen avui 30 o més trens de mercaderies al dia són entre Castellbisbal i Tarragona/Reus¹⁸⁵ –començant pel tram Martorell-Castellbisbal, pel qual passen diàriament 46 trens de mercaderies (a més de 162 de passatgers), i seguint per Barcelona-Castellbisbal (37 trens de mercaderies al dia), Sant Vicenç-Martorell (36), Reus-Tarragona (32) i Tarragona-Sant Vicenç (30). Semblaria, per tant, lògic que aquest sector tingués prioritat absoluta al disseny d'Adif.

Però no és pas així: ben al contrari, per a aquest sector simplement s'està bastint un tercer fil sobre les vies ja existents (que, a més, arriba només fins a Tarragona/Vilaseca, deixant, doncs, Reus i tot l'interior amb ample ibèric), de tal manera que trens de mercaderies, rodalies i mitja distància hauran

¹⁸⁴ Segons dades de l'INE, any 2019.

¹⁸⁵ Any 2015, base de dades de FERRMED.

EL GRAN COLL D'AMPOLLA CATALÀ: LÍNIES APTES PER MERCADERIES
(SEGONS EL PLA FINAL D'ADIF) AMB XIFRES DE DEMANDA I TRÀFIC (ANY 2015)



XX.XXX T/DIA DEMANDA DE TRANSPORT DE MERCADERIES, CARRETERA + FERROCARRIL (2015)
X,X% PERCENTATGE DE MERCADERIES PER FERROCARRIL
X + Y TRENS NOMBRE DE TRENS DE PASSATGERS + TRENS DE MERCADERIES QUE PASSEN DIÀRIAMENT PER LA MATEIXA LÍNIA DE FERROCARRIL (ANY 2015)

* En els casos on el tràfic de mercaderies pot passar per més d'una ruta les xifres de demanda es marquen amb el color corresponent a la ruta més transitada. Aquest és el cas dels tràfics que arriben a Catalunya des de Saragossa (per Casp o per Monsó) i des de Perpinyà (pel Pertús o per Portbou).

de seguir compartint les mateixes vies -només l'alta velocitat hi té una línia separada. Aquest tercer fil de Castellbisbal a Vila-seca/Tarragona es va pressupostar per uns 367 milions d'euros, és a dir, uns 4,03 milions €/km¹⁸⁶. És una solució de baix cost que exposa el tràfic futur a greus congestions i dificultaria, per exemple, bastir-hi autopistes ferroviàries, en la mesura que el disseny no sigui consistent amb l'estàndard de gàlib P400¹⁸⁷.

Des d'un punt de vista estrictament racional, es fa molt difícil entendre per què s'aplica una solució tan gasiva a un sector de pas obligat per l'eix mediterrani que, a més, té ja el tràfic de mercaderies més intens de la Península, mentre que per a altres amb demanda molt inferior es basteixen, a un cost molt més alt, solucions amb estàndards força més generosos. Compareu, per exemple, la línia de velocitat alta (fins a 200 km/h) apta per a mercaderies que ha d'enllaçar la xarxa de Madrid amb Càceres, Badajoz i la frontera portuguesa, que malgrat la seva baixa utilització (l'any 2015 només passaven 9 combois de passatgers diaris i cap de mercaderies entre Càceres i Talavera de la Reina¹⁸⁸) va inaugurar al juliol de 2022 el

10 DELS 19 COLLS D'AMPOLLA FERROVIARIS IDENTIFICATS PER FERRMED A ESPANYA ES TROBEN A CATALUNYA

- VIA DOBLE AMPLE IBÈRIC (PART DEL DISSENY DEL CORREDOR MEDITERRANI)
- VIA ÚNICA AMPLE IBÈRIC (PART DEL DISSENY DEL CORREDOR MEDITERRANI)
- VIA DOBLE AMPLE IBÈRIC (EXCLOSA DEL DISSENY APROVAT PER ALS CORREDORS EUROPEUS)
- VIA ÚNICA AMPLE IBÈRIC (EXCLOSA DEL DISSENY APROVAT PER ALS CORREDORS EUROPEUS)
- VIA DOBLE AMB "TERCER FIL" (PART DEL DISSENY DEL CORREDOR EUROPEU)
- VIA DOBLE AMPLE INTERNACIONAL (PART DEL DISSENY DEL CORREDOR EUROPEU)
- COLL D'AMPOLLA IDENTIFICAT PER FERRMED
- POBLACIÓ O NODE DE COMUNICACIONS
- PORT DE MERCADERIES IMPORTANT

Fonts: Adif (visor cartogràfic del Corredor Mediterrani) i FERRMED (2023). Gràfic: elaboració pròpia.

186 Guerrero (2018): 367 milions dividits per 91 km = 4,03 milions €/km. Val a dir que, d'acord amb els Pressupostos Generals de l'Estat de l'any 2022 (Govern d'Espanya, 2022, p. 92 i 94, codi de projecte 4060) el pressupost ha augmentat fins als 519 milions (365 milions adscrits a la província de Barcelona i 154 milions a la de Tarragona), possiblement a causa de retards i desviacions.

187 Comissió Europea (2022), p. 124-125. Un obstacle podria ser als túnels de Martorell i Castellbisbal, la plataforma dels quals s'ha de rebaixar com a part d'aquesta intervenció, tot ampliant-ne així el gàlib per implantar-hi la superestructura addicional que requereix l'ample de via estàndard (Via Libre, 2014), però no necessàriament prou com per adaptar-los a l'estàndard P400.

188 Any 2015, base de dades de FERRMED.

seu primer tram¹⁸⁹, que cobreix els 150 km de Badajoz a Plasència per un cost de 1.700 milions d'euros (uns 11,33 milions €/km); l'obra completa, per cert, està pressupostada en uns 3.700 milions d'euros (uns 11,28 milions €/km).

O, si preferiu l'exemple d'una línia no radial¹⁹⁰, compareu amb la línia de característiques similars (i compatible amb el gàlib P400¹⁹¹) que des del 2015 uneix Vigo amb la Corunya i que ha costat la "ganga" de 2.128 milions –és a dir, uns 26,9 milions €/km¹⁹². Debades cercareu aquesta línia o la de Badajoz-Madrid entre els trams de ferrocarril amb més demanda de tràfic (figures 2, 4 i 10): cap de les línies d'Extremadura no té una demanda total de tràfic de mercaderies (carretera + ferrocarril) superior a les 33.988 tones/dia del tram de Badajoz a la frontera portuguesa, com cap de les de Galícia no passa de les 71.000 tones/dia del tram entre Vigo i Portugal, mentre que al Corredor Mediterrani (figures 14 i 15) els tràfics entre Múrcia i Perpinyà no baixen enlloc de les 123.830 tones/dia (Alacant-Font de la Figuera) i als llocs més concorreguts passen de les 390.000 tones/dia (Martorell-Castellbisbal).

Àdhuc amb un abast de projecte tan bàsic, els retards de l'obra del tercer fil Vila-seca-Castellbisbal s'acumulen un darrere l'altre: l'any 2018 s'anunciava ja que aquest tercer fil seria operatiu l'any següent entre Castellbisbal i Sant Vicenç de Calders¹⁹³, però l'any 2019 s'endarrerir fins al 2021, l'any 2021 es va tornar a endarrerir fins al 2023... I val a dir que, d'acord amb les dades dels Pressupostos Generals de

189 Magariño (2022).

190 En realitat, aquest tram ni tan sols va ser part del Corredor Atlàntic fins a la darrera Proposta per Regulació COM/2021/812.

191 Comissió Europea (2022), p. 124.

192 AlReF (2020), p. 112.

193 Guerrero (2018).

ÉS DIFÍCIL ENTENDRE QUE S'APLIQUI UNA SOLUCIÓ TAN GASIVA AL SECTOR AMB EL TRÀFIC DE MERCADERIES MÉS INTENS DE LA PENÍNSULA MENTRE QUE PER ALTRES SECTORS AMB DEMANDES MOLT INFERIORS S'APROVEN DISSENYS AMB ESTÀNDARDS MÉS GENEROSOS.

l'Estat¹⁹⁴ per a l'any 2022, aquest tram figura amb data de finalització prevista per al 2026.

Afegim-hi que l'estat d'aquestes línies de rodalies per les quals passa també el tràfic de mercaderies és com a mínim depriment. El mal funcionament de Rodalies de Catalunya és ja proverbial, i la comparació amb el bon funcionament dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya o de la xarxa de *Cercanías* de Madrid s'ha fet cada cop més sagnant: s'ha calculat, per exemple, que entre novembre de 2021 i setembre de 2022 Rodalies de Catalunya va registrar un 44 % més d'incidències que *Cercanías* de Madrid, i el 62 % de les incidències de rodalies va ser

194 Govern d'Espanya (2021), p. 92 i 94, codi de projecte 4060 (CORR. MEDITERRÁNEO VILASECA-CASTELLBISBAL).

degut a problemes d'infraestructura¹⁹⁵. La raó de fons és prou evident: entre 1990 i 2018 la inversió en *Cercanías* de Madrid va ser de 1.760 milions (en euros de 2018), mentre que a Rodalies de Catalunya va ser de només 620 milions –gairebé el mateix, per cert, que es va invertir a *Cercanías* de Cadis (608 milions)¹⁹⁶. La diferència entre Catalunya i Madrid no es justifica, per cert, per cap qüestió d'escala: ben al contrari, el servei de Rodalies de Catalunya cobreix 462 km, mentre que el de Madrid, només 370 km, de manera que la inversió per km de via a Madrid multiplica per 3,5 la de Catalunya. No és, doncs, gens estrany que aquesta infraestructura funcioni molt millor a Madrid.

El cas és particularment escandalós al nus que fa de clau de volta de la xarxa ("la porta d'Europa", en paraules de Josep Vicent Boira¹⁹⁷), on conflueixen els tràfics més intensos procedents del sud, del nord, de la vall de l'Ebre, del port de Barcelona i de Catalunya mateix: el tram de 8 km entre Martorell i Castellbisbal, per on no només passa el tràfic ferroviari de mercaderies més intens d'Espanya (a més del segon de passatgers/rodalies més intens de Catalunya després del de Cerdanyola-Montcada), sinó que, amb un flux de 26.548 camions diaris l'any 2015, és també el tram de transport per carretera més concorregut de la Península. De fet, amb un tràfic total estimat en 390.072 tones/dia (de les quals només el 4,7 % van per ferrocarril), aquest és, sense discussió, el tram viari amb el tràfic de mercaderies més dens de la península Ibèrica.

Tenint en compte que, a més de 46 trens de mercaderies, n'hi passen diàriament 162

195 Cercós i Degà (2022).

196 AlReF (2020), p. 163, quadre 42.

197 Escobar Martí (2019).

ENTRE 1990 I 2018 LA INVERSIÓ PER KM DE VIA DE CERCANÍAS A MADRID VA MULTIPLICAR PER 3,5 LA REALITZADA PER KM DE RODALIES DE CATALUNYA: PER AQUESTES MATEIXES VIES HA SER PASSAR EL CORREDOR MEDITERRANI LITORAL.

de passatgers, gairebé tots de rodalies, és inconcebible que es pugui saltar mai a un 30 % de tràfic ferroviari de mercaderies (o ni tan sols al 10 %, com planteja el pla ministerial Mercancías 30) amb aquesta infraestructura. La solució per a sectors congestionats com aquest és, òbviament, desdoblar-los (és a dir, bastir-hi un o més trams alternatius paral·lels) per augmentar-ne la capacitat: en el cas d'aquest tram concret, la Generalitat de Catalunya estima que el cost d'aquesta obra seria de només 25 milions d'euros¹⁹⁸. Però aquesta reivindicació tan modesta com vital, reclamada ja al llarg d'una bona pila d'anys, no ha rebut gaire bona acollida per part del ministeri, que fins ara s'ha limitat a licitar l'elaboració d'un estudi informatiu¹⁹⁹.

198 Departament de la Vicepresidència (2022), p. 88 i 92.

199 Departament de la Vicepresidència (2022), p. 92.



Càceres-Talavera: nova via doble apta per trens de velocitat alta (200 km/h) i tràfic convencional.
Martorell-Castellbisbal: doble via convencional preexistent amb tercer rail afegit.

Un problema similar es planteja, per cert, a Tarragona. Aquí el disseny també aprofita la mateixa via antiga que fan servir els trens de rodalies i mitja distància (en un punt on es troben les línies que arriben del sud per Vandellòs, de l'interior per Reus i del nord per Sant Vicenç de Calders), però, a més, la línia passa arran de mar, al costat de la platja, de manera que s'hi planteja un problema prou seriós pel risc d'accidents amb mercaderies perilloses²⁰⁰. Cal no oblidar que una bona part del tràfic que passa per aquest sector transporta productes químics de les refineries i petroquímiques de Tarragona, i que l'any 1978 un accident d'un sol camió cisterna carregat amb propilè líquid va causar la mort de 243 persones no gaire lluny, a la platja dels Alfacs. Com a Martorell-Castellbisbal, sembla elemental que caldria bastir aquí una variant de via ordinària –en el cas de Tarragona, naturalment, per l'interior– per separar el tràfic de mercaderies del de passatgers. Fins ara, tanmateix, malgrat alguna expressió de suport per part de la ministra Raquel Sánchez²⁰¹, la proposta no ha passat de la fase d'estudi de viabilitat²⁰² i, per tant, el disseny que s'està implementant a hores d'ara segueix apostant per fer passar tràfic de passatgers i mercaderies per les vies preexistents.

Cal recordar també la qüestió dels accessos als ports i als polígons industrials. La gran feblesa tècnica del ferrocarril de mercaderies és sempre la càrrega i descàrrega: llevat que la línia arribi fins a la mateixa planta d'origen o de destinació, cal carregar les mercaderies en camions, portar-les a la terminal ferroviària, pujar-les al tren (amb o sense el camió) i,

al final de trajecte, portar-les un altre cop en camió al seu destí final. Per això SEAT-Volkswagen estima que quan es faci un accés ferroviari d'ample internacional fins la planta mateixa de Martorell (una connexió que es va prometre per a 2019, després per a 2021 i ara s'espera per a 2023 –si no hi ha nous retards) es podran estalviar uns 400 € per vehicle exportat²⁰³. Aquest és un punt crucial per a la que, com hem vist, és la regió industrial més important d'Espanya: s'hi transporten productes molt pesants d'importació (com els siderúrgics necessaris per a la fabricació de vehicles i altra maquinària) i d'exportació (com la química bàsica: penseu que el de Tarragona és el complex químic més gran del sud d'Europa). Una bona connexió ferroviària amb els ports de Barcelona i Tarragona, així com amb els grans polígons industrials de la zona, és, doncs, essencial, però, en el context espanyol, sembla que no prou prioritària.

Ja hem vist com l'any 2015 la ministra Ana Pastor (aquella que es plantejava, ni que fos retòricament, completar el Corredor Mediterrani aquell mateix any) va paralitzar tots els projectes de construcció d'accessos ferroviaris als polígons catalans²⁰⁴. El resultat de decisions com aquesta és, per exemple, que els tot just 500 metres de via que haurien d'unir el polígon de la Llagosta amb el ramal ferroviari principal (una reivindicació de fa més de vint anys) encara no s'han cobert. La darrera notícia és que aquesta connexió està programada per a l'any 2024 (esperem que no hi hagi més retards), en gran part gràcies als fons del Pla Europeu de Recuperació i Resiliència, que aportaran 63 dels 80 milions d'euros en què es valora l'obra²⁰⁵, mentre que l'any 2022 es va arribar finalment a un acord

200 Fins i tot s'ha constituït una plataforma, anomenada Mercaderies per l'interior, per tal de reivindicar aquesta obra (Riu, 2021).

201 Riu (2022).

202 Departament de la Vicepresidència (2022), p. 95.

203 Tremosa (2020), p. 171.

204 Tremosa (2020), p. 175.

205 Quiero Corredor (2022), p. 14.

respecte de l'accés al polígon de Vilamallà per al qual, tanmateix, a hores d'ara no s'ha fixat encara cap termini²⁰⁶. Altres connexions a polígons i plantes no estan ni tan sols previstes –excepte la repetidament postergada de SEAT Martorell²⁰⁷, promesa originàriament per a 2019 i endarrerida ja fins a 2024²⁰⁸, i la de BASF Tarragona, reclamada com a mínim des de fa 10 anys²⁰⁹, fins i tot programada durant un temps per finançament europeu per ser després cancel·lada²¹⁰, i només recentment retornada a la taula de planificació²¹¹. Tot això sense esmentar casos més coneguts com el de l'estació multimodal de la Sagrera, una reivindicació de fa més d'un quart de segle²¹² que, segons els darrers plans, s'hauria d'enllestir (si tot va bé) l'any 2023.

A més, per als polígons a l'oest de la línia d'ample europeu de Vandellòs a Figueres (com ara el gran polígon de Torreblanca-Quatre Pilans²¹³, a la plana de Lleida, que ha d'incloure una gran terminal ferroviària multimodal) el fet que el pla d'Adif hi perpetuï l'ample ibèric (figures 13 i 14) limita severament el seu potencial pel que fa al transport cap a o des d'Europa –a més de preservar el poder de mercat de Renfe, que té menys competència en ample ibèric. El cost estimat d'afegir-hi un tercer fil és també modest: d'acord amb

la Generalitat, afegir un tercer fil als 18 km de Vila-seca a Reus costaria tot just uns 24 milions²¹⁴, mentre que per als 91 km de Reus a Casp, els 36 km de Sant Vicenç a Picamoixons i els 116 km de Reus a Monsó passant per Picamoixons i Lleida representaria en total uns 474 milions²¹⁵. Però a hores d'ara cap d'aquests tercers fils no ha estat incorporat al pla d'Adif.

Afegiu a això les connexions portuàries. L'accés d'ample europeu a la nova terminal d'accés multimodal del port de Barcelona situada en terrenys guanyats desviant el curs del riu Llobregat (l'actual del Morrot/Can Tunis sempre es va concebre com a provisional a causa de la seva baixa capacitat) ha estat una història de molts anys de retards en què, com sol passar, no hi ha ningú totalment lliure de culpa, però on ha tingut un impacte determinant el fet que el procés d'aprovació dels projectes a Madrid fos tan lent que mentre s'esperava una resolució els informes ambientals "caducaven" i calia començar de nou²¹⁶. Finalment, després de gairebé dues dècades d'espera (la desviació del riu Llobregat data de l'any 2004)²¹⁷, l'any 2022 aquesta obra ha estat incorporada –parcialment– als Pressupostos Generals de l'Estat²¹⁸. No es pot dir el mateix de la connexió del port de Tarragona, una altra vella reivindicació encara

206 Agulló (2022).
207 Tremosa (2020), p. 171.
208 Quiero Corredor (2022), p. 30.
209 Filella (2012).
210 Connecting Europe Facility (2020), p. 27, codi de projecte 2014-ES-TA-0026-M.
211 Segons va esmentar el director del centre de producció, Benjamin Hepfer, a la seva intervenció a la Taula Estratègica del Corredor Mediterrani el 8 de juny de 2022.
212 El primer projecte en què figura data de 1996 (Angulo i Muñoz, 2010).
213 *La Vanguardia* (2022).

214 Departament de la Vicepresidència (2022), p. 98.
215 Departament de la Vicepresidència (2022), p. 100.
216 Tremosa (2020), p. 172.
217 Europa Press (2004).
218 Govern d'Espanya (2021), p. 91, codi de projecte 0017 (CORR.MEDITERRÁNEO ACCESO UIC AL PUERTO DE BARCELONA). Aquesta partida pressupostària no era present al pressupost de l'any 2021 (Govern d'Espanya, 2020), però cal tenir en compte que Adif encara està desenvolupant el projecte bàsic i per tant el pressupost de 2022 incorpora el projecte només parcialment –amb 35,5 milions a gastar fins a l'any 2024, quan l'estimació de la Generalitat de Catalunya són uns 317 milions amb una possible finalització l'any 2028 (Departament de la Presidència, 2022, p. 91).

PER ALS POLÍGONS
A L'OEST DE LA LÍNIA
D'AMPLE EUROPEU
DE VANDELLÓS A
FIGUERES, EL FET
QUE EL PLA D'ADIF
HI PERPETUÏ L'AMPLE
IBÈRIC LIMITA
SEVERAMENT EL SEU
POTENCIAL PEL QUE
FA AL TRANSPORT CAP
A O DES D'EUROPA
–A MÉS DE PRESERVAR
EL PODER DE
MERCAT DE RENFE,
QUE TÉ MENYS
COMPETÈNCIA EN
AMPLE IBÈRIC.

en fase d'estudi per part d'Adif²¹⁹, malgrat que el port ja ha bastit i electrificat una terminal amb els seus propis recursos²²⁰ i que el cost de la inversió s'estima en només 30 milions²²¹. Com assenyalava Ramon Tremosa, sembla que

219 Departament de la Presidència (2022), p. 90.
220 Tremosa (2020), p. 172.
221 Departament de la Presidència (2022), p. 88 i 90.

per a Catalunya "tot són obstacles pel que fa a l'execució d'obra pública estatal, mentre que a Madrid els alts funcionaris de l'Estat són molt més àgils: allà sovint només passen de tres a quatre anys entre el pressupost d'una obra i la seva inauguració"²²².

És clar, el coll d'ampolla al voltant de Barcelona-Tarragona té un impacte molt directe sobre les connexions ferroviàries frontereres. Com que a hores d'ara totes les destinacions a l'oest de Castellbisbal tenen ample de via ibèric, és lògic que tants transportistes prefereixin avui encara fer servir el camió o, fins i tot, pujar amb locomotores d'ample de via ibèric fins a Portbou/Cervera i fer allà el canvi de locomotora i l'ajust dels eixos dels vagons. Naturalment, això podria canviar quan, finalment, s'hi enllesteixi el tercer fil fins a Tarragona/Vila-seca. Però, com hem vist, aquest sector de la xarxa està ja al límit de la seva capacitat i, a més, una part important de la xarxa seguirà en ample ibèric per a mercaderies (Reus, Lleida, Manresa, Terrassa, tota la ruta de la vall de l'Ebre...). Sota aquestes condicions, a mesura que augmenti la demanda, aquest gran coll d'ampolla tendirà a estar, si de cas, encara més al límit i, per tant, malauradament cal esperar que molts transportistes segueixin preferint el camió per a trajectes que, teòricament, serien més eficients amb tren –tot deixant així molt lluny l'objectiu del 30 % ferroviari marcat per la UE.

Això no és tot, però: per si aquests obstacles no fossin prou per si mateixos, se n'hi afegeix encara un altre que és tan o més difícil d'explicar des d'una lògica econòmica: la marginació de la ruta de la vall de l'Ebre.

222 Tremosa (2020), p. 172.

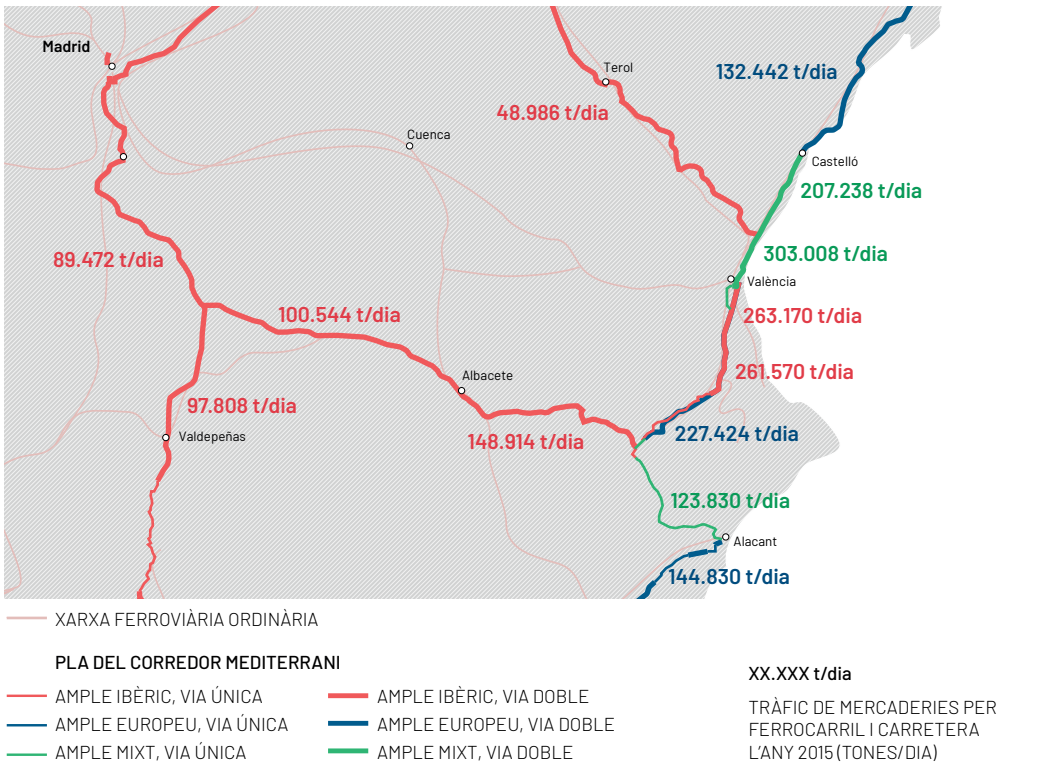
Abans per Terol que per Catalunya

Considerem ara un altre cop la figura 13 junt amb els volums de tràfic indicats a les figures 14 i 15, i fixem-nos en un detall curiós: de les quatre línies que uneixen el ramal central i el litoral del Corredor Mediterrani (des d'Algesires per Sierra Morena a Madrid, des de València per Albacete també a Madrid, des de Sagunt per Terol a Saragossa i des de Tarragona per la vall de l'Ebre també cap a Saragossa),

només una –la de la vall de l'Ebre– es planteja al mapa d'Adif com a via única. A hores d'ara hi passen dues línies (Saragossa-Monsó-Lleida i Saragossa-Samper-Flix-Reus) que sumen 17 trens de mercaderies, 8.540 camions i un total de 126.360 tones al dia²²³. Lògic: la ruta de la vall de l'Ebre, que ja seguia l'antiga via

223 Any 2015, base de dades de FERRMED.

FIGURA 15: PLA I DEMANDA DE TRÀFIC DEL CORREDOR MEDITERRANI PEL PAÍS VALENCIÀ I CASTELLA



Font: Adif (mapa) i FERRMED (tones/dia). Gràfic: elaboració pròpia a partir d'Adif (visor cartogràfic del Corredor Mediterrani).

LA RUTA DE LA VALL DE L'EBRE ÉS LA QUE TÉ MÉS DEMANDA DE LES QUATRE QUE PORTEN CAP A L'INTERIOR, PERÒ ÉS PRECISAMENT AQUESTA L'ÚNICA QUE ADIF PLANTEJA DEIXAR COM A VIA ÚNICA.

romana²²⁴, ofereix la via més practicable cap a l'altiplà. Tanmateix, el pla d'Adif reserva la ruta Saragossa-Monsó-Lleida per a l'alta velocitat (a més, és clar, de l'autopista) i limita la consideració de corredor europeu de mercaderies (amb les prestacions addicionals que això comporta) a la línia d'ample ibèric i via única que passa per Casp (Saragossa-Samper-Flix-Reus). Des d'un punt de vista de demanda, això és un contrasentit: com palesen les figures 2 i 10, la ruta de la vall de l'Ebre és la més demandada de les quatre que porten cap a l'interior, però és precisament aquesta l'única que Adif planteja deixar com a via única –i no és pas una distància petita: parlem de 232 km seguits de via única!

Reconeixent sens dubte els problemes que planteja aquest disseny, la darrera proposta de la Comissió Europea (Proposta per Regulació COM/2021/812)²²⁵ inclou la línia Saragossa-Monsó-Lleida al Corredor Mediterrani de mercaderies junt amb Saragossa-Samper-Flix-Reus. En consultar aquest autor els tècnics d'Adif (al setembre de 2022) sobre per què no figurava aquests trajecte al seu visor cartogràfic, la resposta (per cert, ràpida, amable i professional) va ser que la línia Saragossa-Lleida no es reflectia al mapa perquè la proposta de revisió del reglament encara no havia estat aprovada de forma definitiva. Això planteja la vella pregunta de quina mena de criteri segueixen els governs espanyols per sol·licitar la inclusió d'uns trams per davant d'uns altres, atès que una línia tan crucial com aquesta està encara fora del pla mentre que, per exemple, una amb molta menys demanda com Sagunt-Terol-Saragossa

no només està aprovada, sinó que ja s'hi ha començat a treballar: un cop més, sembla que la lògica del poder passa per davant de la lògica de la prosperitat.

La pregunta es planteja especialment perquè la preferència per la ruta de Sagunt-Terol-Saragossa és econòmicament difícil d'entendre: per travessar la província més deshabitada d'Espanya el tren ha de pujar fins a vora de mil metres sobre el nivell del mar per després tornar a baixar, tot superant rampes de fins al 24 ‰²²⁶. Si una rampa del 18 ‰ era ja font de preocupació a la ruta del Pertús, no cal dir una del 24 ‰: no és, doncs, estrany que per aquesta ruta no passi avui ni un sol comboi de mercaderies diari. És més, fins i tot obviat les rampes ferroviàries, la demanda de transport per a aquesta ruta és comparativament petita, atès que per la carretera hi passen tot just

224 Bel (2010), p. 149, esmenta que Estrabó, el geògraf grec, esmentava ja al segle i aC aquesta via junt amb la Via Augusta/Heràclia com les més rellevants de la Península.

225 Comissió Europea (2021).

226 Teruel Existe i PDFT (2019), p. 5, 13, 15, 18 i 55.

3.198 camions que porten 48.986 tones al dia –compareu-ho amb les 126.360 tones al dia que circulen per la ruta de la vall de l'Ebre. El projecte està ja en execució, amb una primera fase pressupostada en 288 milions d'euros per a apartadors, renovació de la via i electrificació, segons els darrers Pressupostos Generals de l'Estat²²⁷, però caldrà bastanta més inversió si ha de passar a tenir doble via i tecnologia ERTMS com preveu el pla d'Adif. Aquesta inversió difícilment es justifica ni tan sols pel tràfic de passatgers (només 7 trens diaris l'any 2015) i, per tant, absorbeix recursos que serien molt més productius en un altre lloc de la xarxa –com ara el gran coll d'ampolla català.

S'ha suggerit que amb aquesta inversió potser es pretén reforçar la connectivitat logística amb Saragossa de les plantes industrials de Sagunt –com la nova planta de bateries de Volkswagen. El problema és que superar rampes ferroviàries tan pronunciades amb combois carregats de productes industrials pesats (com ara les bateries) planteja qüestions de viabilitat econòmica perquè, en el millor dels casos, requereix la tracció de dues locomotores, una locomotora més potent o combois amb menys càrrega. El problema, però, no s'acaba aquí, perquè, alhora, el trajecte ferroviari entre Sagunt i Saragossa per la via tradicional (és a dir, per la vall de l'Ebre) esdevé ara més complex que abans, car els combois hauran de pujar de Sagunt a Vila-seca/Tarragona amb locomotores d'ample europeu (perquè la línia Castelló-Vila-seca no tindrà tercer fil) i, un cop arribats, canviar de locomotora i ajustar els vagons a l'ample ibèric per pujar per la vall de l'Ebre –és a dir, el que abans calia fer en passar la frontera francesa.

227 Govern d'Espanya (2021), p. 109, 110 i 112, codi de projecte 3021 (CORREDOR CANTÁBRICO-MEDITERRANEO SAGUNTO-TERUEL-ZARAGOZA). Aquest pressupost es desglossa per províncies en 45 per a Castelló, 35 València, 132 Terol i 76 Saragossa.

Prioritats cap per vall

Si continuem examinant el traçat més cap al sud (figura 15), trobarem encara uns quants punts foscos més. Un dels més evidents (encara que referent al tràfic de passatgers) és la manca de línia d'alta velocitat entre Barcelona i València. Espanya, que ha estat més de trenta anys unint amb vies d'alta velocitat totes les capitals de província per petites que fossin, no té previst bastir-ne cap entre Barcelona i València –és a dir, entre la segona i la tercera metròpolis més grans de l'Estat. En comptes d'això, simplement canvia l'ample de la línia convencional de l'ample ibèric preexistent a ample europeu que ha de servir tant al ferrocarril de velocitat alta (no d'alta velocitat, car no pot passar de 200 km/h) com al convencional de mercaderies.

Això passa per tres trams diferenciats. Entre Tarragona i Vandellòs, al gener de 2020 es va inaugurar l'anomenada variant de Vandellòs, que ha costat 700 milions per a 64 km (10,9 milions €/km) i que substitueix l'antic tram de via única per un de doble via²²⁸ –inicialment en ample ibèric, tot i que s'espera fer-hi el canvi a internacional d'aquí a 2024. Aquesta és una vella reivindicació que s'arrossegava com a mínim des de 1995, i ha representat sens dubte un gran avenç, però pateix la mateixa mena de limitacions que la de Barcelona al Pertús: via compartida entre mercaderies i AVE, velocitat limitada a 200 km/h i rampes (fins al 19 ‰)²²⁹ adequades per a combois de passatgers però no tant per a mercaderies.

El disseny es perllonga de Vandellòs a Castelló, malgrat que aquí el cost ha estat molt més baix (66 milions d'euros²³⁰, és a dir,

228 Escobar Martí (2020).

229 Díaz Pardo (2022).

230 Via Libre (2021).

ESPANYA, QUE HA ESTAT MÉS DE TRENTA ANYS UNINT AMB VIES D'ALTA VELOCITAT TOTES LES CAPITALS DE PROVÍNCIA PER PETITES QUE FOSSIN, NO TÉ PREVIST BASTIR-NE CAP ENTRE BARCELONA I VALÈNCIA –ÉS A DIR, ENTRE LA SEGONA I LA TERCERA METRÒPOLIS MÉS GRANS DE L'ESTAT.

0,44 milions €/km) perquè la doble via ja existia i només cal canviar-ne l'ample d'ibèric a europeu. Només entre Castelló i València se separen la línia de mercaderies (amb tercer fil) de la de passatgers (amb galga europea), però, un cop més, aquesta darrera ha seguit un disseny de baix cost (2,1 milions €/km, mentre que la mitjana de les línies d'AVE a Espanya és de 15,3 €/km, sempre en euros de 2018)²³¹, que no permet viatjar a més de 200 km/h –mentre que les línies d'alta velocitat que creuen tot Espanya estan dissenyades per a velocitats de fins a 350 km/h²³². Veritablement, com escriu Enric Juliana: "La España del siglo XXI no quiere que las áreas metropolitanas de Valencia y Barcelona formen un potente hinterland con sus dos polos principales a poco más de una hora de viaje".

231 AIReF (2020), p. 112.

232 AIReF (2020), p.103 (malgrat que la velocitat màxima autoritzada és avui de 300 km/h).

Val la pena esmentar aquí el nus al voltant de la ciutat de València. El mapa de tràfics del País Valencià (figura 15) recorda al de Catalunya (figura 14) en el sentit que els fluxos més importants de mercaderies són els que ressegueixen la costa, mentre que les connexions cap a l'altiplà (fins i tot cap a Madrid) porten tonatges comparativament menors. Per la mateixa raó es prefigura també un coll d'ampolla similar al de Barcelona (però substancialment menor) allà on el Corredor Mediterrani passa al costat de la ciutat de València. Com a Catalunya, al voltant de València la xarxa obliga els combois de mercaderies a compartir via amb els de rodalies: per la línia entre Silla i València, per exemple, l'any 2015 passaven cada dia 190 trens de passatgers a més de 19 de mercaderies.

En aquest punt el Corredor Mediterrani acusa també l'escandalosa manca d'inversió que ha patit la xarxa de rodalies de València: Adif, entre 2010 i 2020, dels 3.400 milions de despesa planificada per a la xarxa de rodalies valenciana, es va gastar només 302.458 euros –és a dir, un 0,008 % del pressupostat²³³, o tot just 936 €/km! Al costat d'una xifra tan ridícula sembla un luxe fins i tot la de 304 milions invertits a Rodalies de Catalunya (quasi exclusivament a la línia cap a l'aeroport del Prat) al darrer període pressupostari analitzat per AIReF (2008-2015), que va representar tot just un 7,6 % del pressupostat o 0,66 milions €/km, per no parlar de la de 396 milions invertits a Madrid en el període 2009-2015 (7,9 % del pressupostat, o 1,07 milions €/km). La construcció del túnel passant a València²³⁴ pot contribuir a la descongestió, però en principi estarà dedicat al tràfic d'alta velocitat

233 AIReF (2020), p. 174-175.

234 Govern d'Espanya (2021), p. 138, codi de projecte 2026 (TUNEL PASANTE VALENCIA).

i no serà compatible amb les mercaderies. En definitiva, el coll d'ampolla al voltant de València és comparable al català, però menys sever, i recordaria al del voltant de Madrid si no fos perquè pateix les conseqüències de molts anys de baixa inversió.

Més al sud, essencialment el mateix disseny es perllonga fins al nus de Font de la Figuera/ La Encina, on enllaça amb la línia que va per Albacete cap a Madrid (figura 15), però a partir d'aquí el traçat per mercaderies del Corredor Mediterrani que ressegueix el litoral cap al sud esdevé encara més apedaçat i més ple de les línies d'una sola via –cosa que potser es podria justificar si no fos perquè la demanda de transport de mercaderies (per exemple, Font de la Figuera-Alacant o Alacant-Múrcia) no només no és pas tan baixa, sinó que passa per davant de moltes de les línies interiors (per exemple, Albacete-Alcázar de San Juan o Alcázar de San Juan-Aranjuez) que, tanmateix, reben pressupost per bastir-hi una doble via. És més, en arribar a Almeria, en comptes de resseguir la costa per Màlaga (que és on hi ha més població) fins a Algesires, s'endinsa per l'interior cap a Granada, amb rampes màximes de fins al 27 ‰²³⁵, per a donar la volta a la serralada Penibètica fins a Bobadilla, des d'on continua al sud cap a Algesires (per cert, amb rampes del 23 ‰), a l'oest cap a Sevilla i al nord cap a Madrid.

És clar, es podria objectar que tots els exemples que hem repassat de dissenys gasius al Corredor Mediterrani litoral i de generós malbaratament a altres indrets potser no són prou representatius. Ens cal, doncs, quantificar el problema, i, un cop més, ho podem fer en base a les dades de l'anàlisi que ha fet FERRMED en el seu darrer informe. Per un costat,tenim l'estimació del

235 Díaz Pardo (2022).

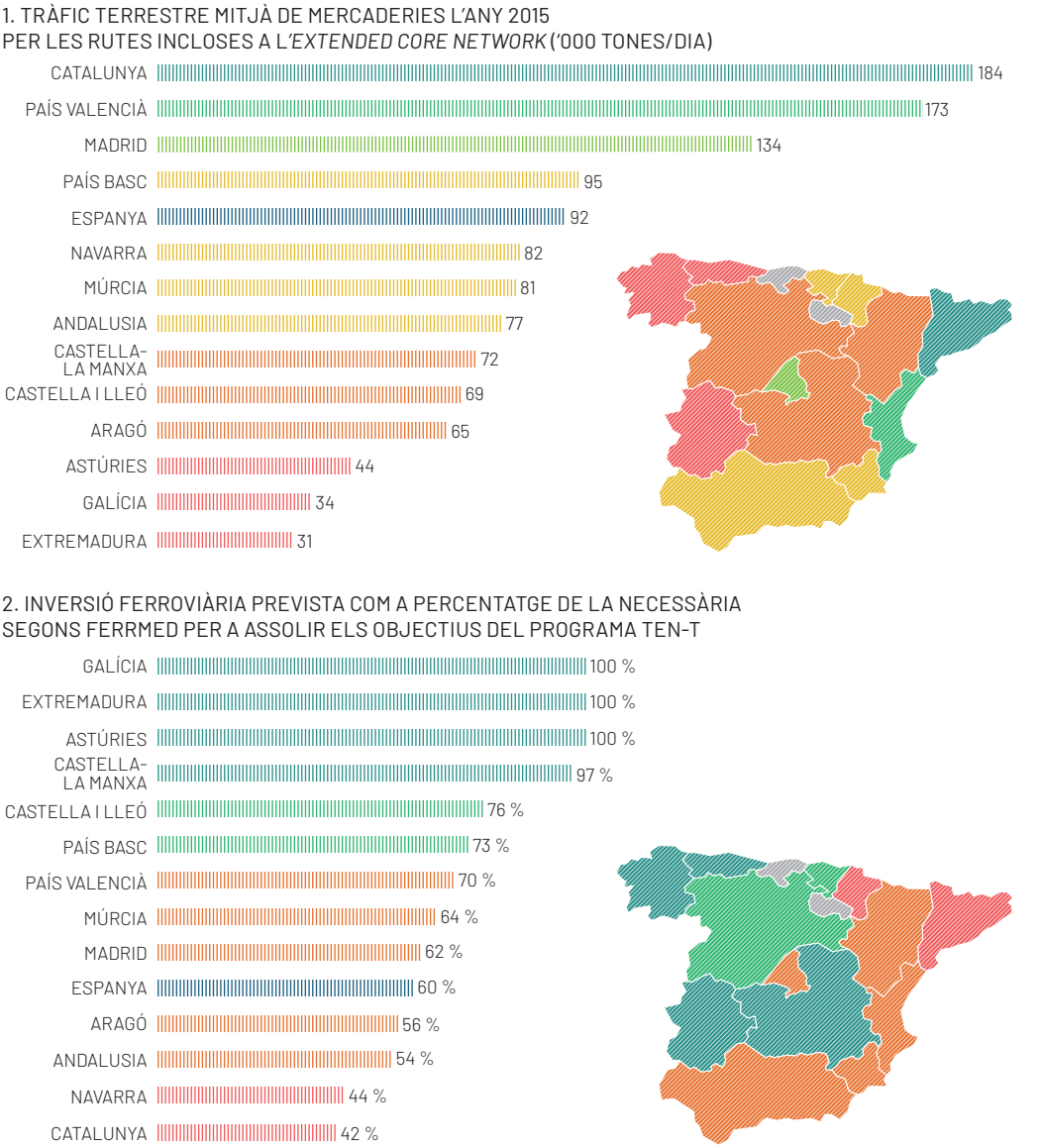
CATALUNYA, LA CLAU DE LA XARXA IBÈRICA, ALLÀ ON ES GENERA I PER ON PASSA EL TRÀFIC MÉS INTENS, ÉS ALHORA ON LES INVERSIONS PLANIFICADES REPRESENTEN UN PERCENTATGE MENOR DE LES NECESSÀRIES: DE FET NO HI ARRIBEN NI A LA MEITAT.

tràfic terrestre mitjà de mercaderies per cada regió espanyola l'any 2015, que ens dona una indicació del benefici relatiu que obté la societat d'un euro addicional d'inversió: com més intens sigui el tràfic d'una ruta, més s'estalviarà en cost i contaminació invertint perquè el trajecte es pugui fer en tren.

Per l'altre, FERRMED ha estimat les inversions requerides per a assolir els objectius del programa TEN-T, distingint entre les ja previstes pel ministeri i les que caldria afegir-hi: el percentatge de la inversió necessària que ja està previst ens dona doncs una indicació de l'interès del govern en materialitzar aquests beneficis a cada regió.

Els resultats són inapel·lables (figura 16). Catalunya, la clau de la xarxa ibèrica, allà on es genera i per on passa el tràfic més intens, és alhora on les inversions planificades representen un percentatge menor de les necessàries: de fet no hi arriben ni a la meitat.

FIGURA 16: DEMANDA MITJANA DE TRÀFIC DE MERCADERIES (ANY 2015) I INVERSIÓ FERROVIÀRIA PREVISTA COM A PERCENTATGE DE LA NECESSÀRIA SEGONS FERRMED



Notes: les Illes Balears, les Canàries, Cantàbria i la Rioja no figuren en aquests gràfics perquè no formen part de l'Extended Core Network. Font: base de dades de FERRMED, dades preliminars a desembre de 2022. Gràfics: elaboració pròpia.

El problema, com mostra la figura 16, no és comú a totes les regions per les quals passa el Corredor Mediterrani, sinó específicament centrat en Catalunya, però això no ens hauria de confondre. José María Aznar ja va escriure a les seves memòries que “El vínculo entre Valencia y Madrid generaría por razones de cercanía geográfica unas sinergias muy importantes [...] que contribuirían a fortalecer en esta una posición propia frente al acoso del expansionismo nacionalista radical desde Cataluña”²³⁶, i sobre aquesta base justificava accelerar la finalització de l'autovia València-Madrid. Ho hem vist amb escreix: el gran coll d'ampolla català, la via única per a mercaderies que es manté al llarg de la vall de l'Ebre alhora que es basteix doble via a la poc transitada línia Sagunt-Terol-Saragossa, la solució gasiva i insuficient que es planteja per la ruta entre Barcelona i València... El comú denominador no sembla, doncs, que vagi tant contra les regions per on passa el Corredor Mediterrani com, específicament, contra la via de comunicació cap a Europa a través de Catalunya que representa el corredor mateix. Es fa, per tant, molt difícil creure que el motiu no sigui, ni més ni menys, el que sembla: obstaculitzar o negar a les regions del litoral mediterrani el lligam econòmic cap a Europa que els ofereix –i exigeix– el mercat, alhora que es reforça (encara que sigui a un cost esgarrifós en termes d'eficiència, competitivitat i, en definitiva, benestar) la dependència econòmica respecte del nucli polític de l'Estat que representa Madrid.

ÉS MOLT DIFÍCIL
CREURE QUE EL MOTIU
D'AQUESTES POLÍTIQUES
NO SIGUI EL QUE SEMBLA:
NEGAR A LES REGIONS DEL
LITORAL MEDITERRANI
EL LLIGAM CAP A EUROPA
QUE OFEREIX –I EXIGEIX–
EL MERCAT, ALHORA
QUE ES REFORÇA (A
UN COST ESGARRIFÓS
D'EFICIÈNCIA I BENESTAR)
LA DEPENDÈNCIA
ECONÒMICA RESPECTE
DEL NUCLI POLÍTIC
DE L'ESTAT.

CONCLUSIÓ: LA Lògica DEL MERCAT

“Dentro de poco Europa tendrá forma de archipiélago: islas de prosperidad económica rodeadas por vastas zonas deprimidas. La conexión con la isla central del continente [és a dir, l'Espinada Europea] y la capacidad de agregación de inteligencia y creatividad serán clave en los próximos años.”

Enric Juliana (2014) *España en el diván: de la euforia a la desorientación, retrato de una década decisiva* (p. 542)

²³⁶ Citat per Boira (2014).

L'arxipèlag ibèric

Els fets compten més que les paraules. Ja hem vist que els fets que han envoltat la història del Corredor Mediterrani al segle XXI rimem molt bé amb els nombrosos exemples que hem vist de segles precedents –car el disseny i finançament de les infraestructures de transports d'Espanya segueixen prioritant la raó política per sobre de la prosperitat. Hem escoltat alhora els protagonistes, tant els que defensen aquestes polítiques perquè “todos los españoles somos iguales” o perquè cal “coser España con hilos de acero”, com els que s’hi oposen i es fan creus que “alguns alts funcionaris de l'Estat espanyol prefereixin una Espanya pobre a una Espanya pròspera, si la prosperitat ha d'entrar pels ports catalans”, o que “Barcelona sembli una ciutat proscria”, o que un país europeu freni intencionadament “el seu propi desenvolupament econòmic, la seva competitivitat i la defensa mediambiental”.

Hem vist també com els governs espanyols de qualsevol signe polític han promogut una vegada rere l'altra dissenys de xarxa que, més enllà de la mera radialitat, semblaven pensats per marginal l'eix mediterrani. Com des del segle XIX la política viària espanyola ha estat consistentment més centralista que la de la mateixa França. Com, quan va caler, es va arribar a pressionar-ne els oponents per silenciar-los o marginal-los. Com avui, malgrat les importants victòries que han aconseguit els defensors del Corredor Mediterrani, s'està treballant sobre un disseny amb prestacions bastant per sota del que prescriu el programa TEN-T i que, en particular, pot perpetuar a Catalunya un espectacular coll d'ampolla amb una oferta ferroviària tan poc atractiva que negui la major part del valor que havia de generar aquesta enorme inversió. Tota pauta que, com aquesta, es repeteix tan consistentment al llarg del temps ha de tenir una lògica. Però, quina?

ELS GOVERNS ESPANYOLS DE QUALSEVOL SIGNE POLÍTIC HAN PROMOGUT UNA VEGADA RERE L'ALTRA DISSENYS DE XARXA QUE, MÉS ENLLÀ DE LA MERA RADIALITAT, SEMBLAVEN PENSATS PER MARGINAR L'EIX MEDITERRANI. TOTA PAUTA QUE, COM AQUESTA, ES REPETEIX TAN CONSISTENTMENT AL LLARG DEL TEMPS HA DE TENIR UNA LÒGICA.

Una bona manera de visualitzar el que hi pot haver al darrere és el mapa de la figura 17, que reflecteix una interpretació recent de la geografia productiva espanyola per part d'un *think tank* de Madrid, *El Orden Mundial*²³⁷. Com hem vist en parlar de l'Espinada Europea, als mercats integrats –com ho és cada cop més l'Espai Econòmic Europeu– les activitats de més valor afegit, que són les que més es beneficien d'economies d'escala i d'integració amb activitats complementàries, es concentren a certes regions centrals, privilegiades, des d'on serveixen la resta del

237 Gil Lobo (2019), citat per Gracia (2021), p. 27.

FIGURA 17: UN EXEMPLE D'INTERPRETACIÓ DE LES REGIONS PRODUCTIVES D'ESPANYA



Font i gràfic: Gil Lobo (2019): “El mapa de las regiones productivas de España”, web *El Orden Mundial*.
Nota: hem traduït els topònims i llegendes al català.

mercat, mentre que les activitats menys productives –més sensibles, per tant, al cost del sòl o a la mà d'obra– es desplacen cap a la perifèria. Per això, com més s'integra l'economia d'Europa (i del món), més es concentra la prosperitat en indrets molt concrets, ben connectats geogràficament i/o amb capacitat per atreure talent i inversió.

Espanya s'articulà a partir del segle XVI al voltant de les terres cerealistes llavors altament poblades de l'altiplà castellà i la vall del Guadalquivir. Tanmateix, a mesura que aquestes contrades han perdut atractiu per a l'economia moderna, han anat perdent també població, i el resultat –visible ja a la primera meitat del segle XIX, però cada cop més accentuat– és el que avui coneixem com l'Espanya buida. Aquest, com palesava ja la figura 1, és essencialment el mateix procés (tot i que més extens i espectacular a Espanya) que buida també altres antigues regions cerealistes com el *massif central* francès o l'*Alentejo* portuguès. Per això s'ensuma un cert *wishful thinking* en l'afirmació de la figura 17 que aquesta despoblació és conseqüència de “la macrocefàlia de Madrid”: Madrid efectivament exerceix una atracció molt potent, però el procés que buida Castella és comú en tots els vells altiplans cerealistes de l'Europa occidental i cal, per tant, pensar que, si Madrid no existís, el buidat de l'altiplà castellà es produiria més o menys igual –en favor, això sí, d'altres regions com ara el litoral mediterrani.

Espanya es configura, doncs, com una mena d'arxipèlag al voltant d'un espai buit al bell mig del qual es troba una enorme illa/metrópoli artificial (Madrid). A l'est de l'arxipèlag trobem una illa econòmica especialment gran i potent amb centre a Barcelona, la metròpoli més gran de l'Europa mediterrània, naturalment connectada a l'Espinada Europea (recordeu la figura 1) i que s'expandeix al llarg dels seus eixos geogràfics naturals: la costa

ESPANYA ES CONFIGURA
COM UNA MENA
D'ARXIPÈLAG AL
VOLTANT D'UN ESPAI
BUIT AL MIG DEL QUAL
ES TROBA UNA ENORME
ILLA/METRÒPOLI
(MADRID), MENTRE
QUE A L'EST TROBEM
UNA ILLA ECONÒMICA
ESPECIALMENT GRAN I
POTENT AMB CENTRE
A BARCELONA, LA
METRÒPOLI MÉS GRAN DE
L'EUROPA MEDITERRÀNIA.

mediterrània i la vall de l'Ebre. Les raons del seu gran potencial són evidents: aquesta regió és clau per a la logística entre la Mediterrània, la península Ibèrica i l'Espinada Europea (per això els ports de València i Barcelona són, respectivament, el primer i el quart del Mediterrani en tràfic de contenidors), té una llarga tradició emprenedora, una base industrial molt significativa (Catalunya i el País Valencià sumen més del 37 % de la producció manufacturera d'Espanya²³⁸) i un clima prou atractiu per enllaminir, no només turistes, sinó també professionals qualificats –en bona mesura, com Califòrnia als Estats Units.

²³⁸ INE, dades avançades per a 2020.

La partida d'escacs

La lògica econòmica, la recerca de la prosperitat dels ciutadans, duria l'Estat a invertir allà on aquesta inversió portés un rendiment més alt, i això en el cas d'Espanya prioritzaria sens dubte la infraestructura logística d'aquest eix mediterrani amb tant de potencial. En una Europa en ràpida integració aquest plantejament seria crucial per assegurar-se que en aquesta regió se situés algun dels futurs centres europeus d'atracció d'activitats econòmiques de més valor afegit –les “illes de prosperitat” de les quals parla Enric Juliana. Això, tanmateix, no és ni de bon tros el que hem vist que passava a Espanya, ans al contrari. La freda lògica del poder, en canvi, portaria l'Estat a marginar l'eix mediterrani precisament pel seu enorme potencial: a limitar la seva integració amb el mercat europeu, a posar-li bastons a les rodes mentre reforça la dependència d'aquesta i totes les seves altres províncies –aquestes illes perifèriques al voltant d'un altiplà despoblat– respecte d'un centre polític que, per romandre fort al si d'una Europa cada cop més integrada, ha de convertir-se en la gran “illa de prosperitat” ibèrica –tot negant-ne l'oportunitat, si cal, als candidats alternatius sota el control del mateix Estat, ja sigui Barcelona o un eix integrat Barcelona-València.

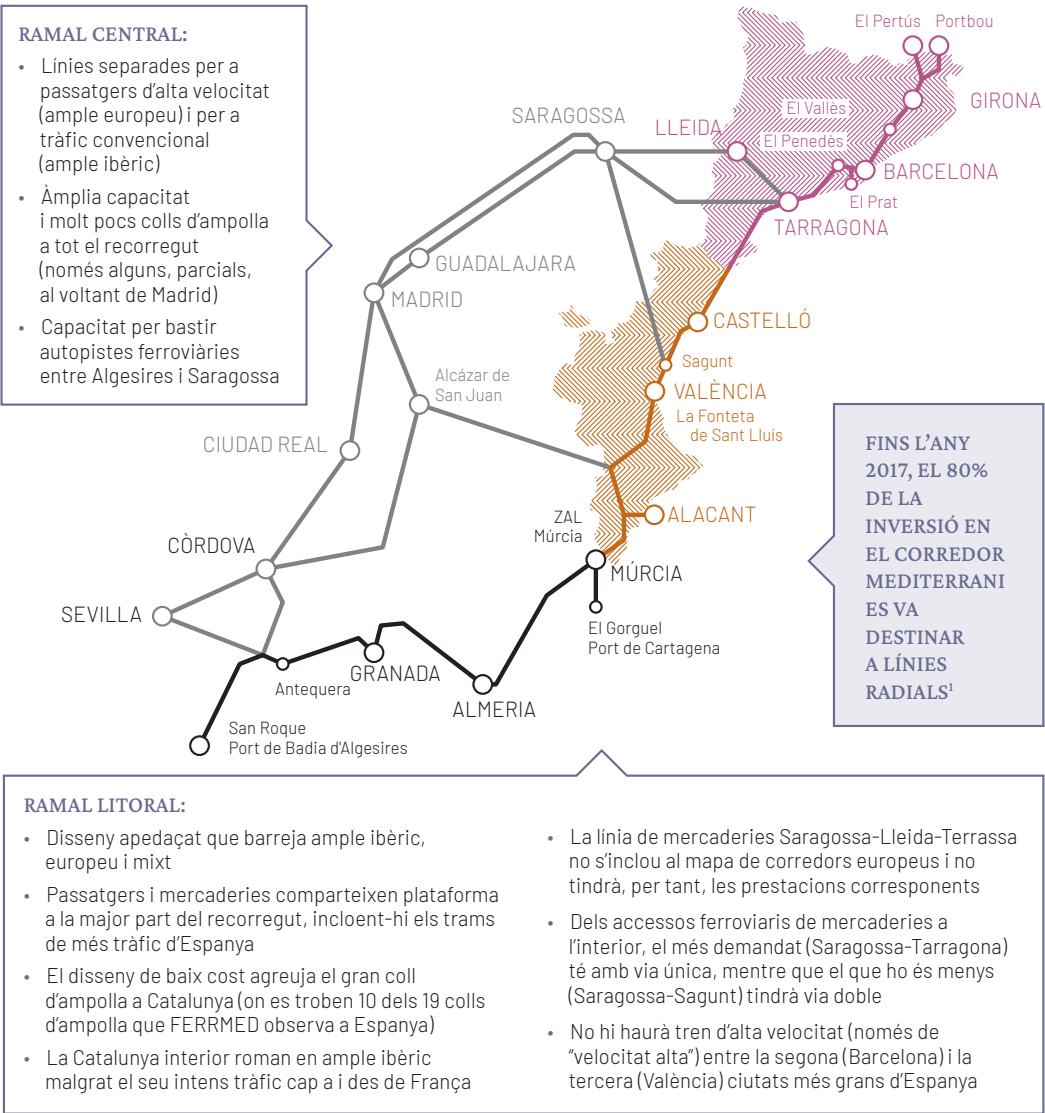
La voluntat política d'evitar que el buit cada cop més profund de l'altiplà i la integració europea afebleixin la dependència de les perifèries espanyoles respecte del nucli de l'Estat explicaria, doncs, l'èmfasi en una xarxa radial i sobredimensionada d'autopistes, autovies i ferrocarrils d'alta velocitat que lliga totes les províncies a Madrid (“cosiendo España con hilos de acero”), així com l'oposició més o menys explícita a les connexions tant d'alta velocitat com de mercaderies al llarg de l'eix mediterrani. L'objectiu d'anivellar

L'OBJECTIU D'ANIVELLAR
LES PROVÍNCIES
EN CONTRA DELS
DESIGNIS DEL MERCAT
NO SERIA A ESPANYA
UN MER EXERCICI
DE COHESIÓ SOCIAL
SINÓ UNA POLÍTICA
DE PERPETUACIÓ DEL
MATEIX ESTAT.

les províncies en contra dels designis del mercat (“porque todos los españoles somos iguales”) no seria, doncs, a Espanya un mer exercici de cohesió social, com en tants altres països, sinó una política de perpetuació del mateix Estat: per això s'hi malbaratarien molts més recursos que en països altrament comparables (“no todo es la competitividad”), fins al punt de bastir una xarxa d'alta velocitat més desacomplexadament radial i amb més quilòmetres de llargada que la mateixa França.

Sota aquestes condicions, el futur del Corredor Mediterrani es planteja complicat. Certament, és molt el progrés que s'hi ha assolit des d'aquells dies que només el Corredor Central formava part del pla europeu. A hores d'ara, tanmateix, el disseny del Corredor Mediterrani dista molt de proporcionar les prestacions que prescriu el programa TEN-T, i encara més del que caldria per assolir-hi el desitjat 30 % de transport ferroviari de mercaderies. Si alguna conclusió es pot extreure del llarg seguit de pautes

LA MARGINACIÓ DEL CORREDOR MEDITERRANI LITORAL:
PRESTACIONS PREVISTES PER ADIF PER AL CORREDOR MEDITERRANI FINS A L'ANY 2030



1. González (2017) i Valero (2017). Aquesta anàlisi no està disponible per als anys posteriors.
Fonts: diverses citades al llarg d'aquest treball. Gràfic: elaboració pròpia a partir de Reyner (2020).

històriques que hem repassat en aquest treball és que darrere d'aquestes mancances hi ha de ser l'oposició de, si més no, bona part de les institucions de l'Estat espanyol.

La Unió Europea ha fet intervencions crucials sense les quals el Corredor Mediterrani potser ni tan sols no hauria arribat a néixer, tot i que sovint fa una mica el paper de l'avi benèvol que dona suport als nets davant els abusos d'un pare despòtic al qual, tanmateix, no pot disputar la pàtria potestat. En paraules d'Antoni Puigvert: "El gran fre d'Europa són les elits extractives nacionals: la xarxa de grans interessos empresarials que depenen de la connexió amb el poder de l'Estat, de les grans obres públiques a les concessionàries de serveis públics, de l'energia a les comunicacions" [...] "Aquestes elits extractives, que xuclen energia econòmica i que impedeixen el desenvolupament de l'economia productiva, estan íntimament relacionades amb l'alta burocràcia de l'Estat"²³⁹.

Aquesta captura de les institucions per certes elits i grups de pressió és el que es coneix com a manca de qualitat institucional i, malgrat que existeix una mica a tot arreu, a Europa és avui més prevalent als països del sud (Espanya, Itàlia, Grècia...) i de l'est (Hongria, Romania, Bulgària...) que als del nord-oest (Alemanya, Països Baixos, països nòrdics...). La manca de qualitat institucional facilita que aquestes elits escorin les polítiques dels seus estats cap a lògiques del poder dirigides a preservar els seus privilegis encara que sigui a costa del benestar general. I la singularitat espanyola és, com hem vist, que aquesta preservació de l'*statu quo* requereix que l'Estat espanyol margini econòmicament la seva regió amb més potencial: l'eix mediterrani.

239 En un article a *La Vanguardia* del 20 de maig de 2013 citat per Tremosa i Sarri (2016), p. 7.

LES INSTITUCIONS
EUROPEES, LA
SOCIETAT CIVIL
CATALANOVALENCIANA
I LA Lògica DEL MERCAT
FORMEN LA TRIADA DE
DEFENSORS DEL CORREDOR
MEDITERRANI LITORAL
—I CAP ESTAT NO POT
NAVEGAR INDEFINIDAMENT
CONTRA EL MERCAT.

Les institucions europees, malgrat les seves febleses, formen part, doncs, amb la societat civil catalanovalenciana i la pròpia lògica implacable del mercat, de la triada dels grans defensors del Corredor Mediterrani. Al camp contrari, un Estat modern com l'espanyol és una màquina amb un poder aclaparador, però no omnímode: ja hem vist que, si més no des de principis del segle XIX, cap Estat no pot navegar indefinidament contra el vent del mercat. I aquest vent ja fa temps que bufa en favor de la integració de l'Euroregió Mediterrània amb l'Espinada Europea, tot afeblint així la seva dependència del nucli polític d'Espanya. El joc d'escacs del Corredor Mediterrani, tanmateix, no s'ha acabat pas: fins i tot si finalment guanya el mercat i, amb ell, l'eix mediterrani, són molts els girs que pot donar mentrestant la partida —recordeu que els espartans va fer-se més perillosos precisament quan el vent bufava més fort en contra seva.

BIBLIOGRAFIA

- Albors, Eduard (2021): "La concesión ferroviaria Figueres Perpignan". *El Mercantil*, 17 de març.
- Angulo, Silvia; Muñoz, Óscar (2010): "La locomotora del nuevo centro de Barcelona". *La Vanguardia*, 24 d'abril.
- Bel, Germà (2010): *España, capital París: tots els camins porten a Madrid*. La Campana.
- Bel, Germà (2011): "Corredor 'madriterrani'?". *La Vanguardia*, 13 de setembre.
- Boira, Josep Vicent (2010): *La Commonwealth catalano-valenciana: la formació de l'eix mediterrani al segle XX*. L'Arquer.
- Boira, Josep Vicent (2014): "Un corredor alemany". *La Vanguardia*, 3 de gener.
- Boira, Josep Vicent (2021): *La Via Augusta del segle XXI: el corredor mediterrani contra l'Espanya radial*. Pòrtic.
- Boix, Carles (2012): *Cartes ianquis: un passeig sense servituds per Catalunya i el món*. Acontravent.
- Boix, Carles (2015): *Political Order and Inequality: Their Foundations and Their Consequences for Human Welfare*. Cambridge University Press.
- Bou Costa, Ot (2021): "Joan Amorós: «Barcelona sembla una ciutat proscriu. És massa important i no interessa que ho sigui»". *Vilaweb*, 27 d'agost.
- Braudel, Fernand (2008): *La dynamique du capitalisme*. Flammarion.
- Brunet, Roger (1989): *Les Villes Européennes*. RECLUS-DATAR.
- Cercós, Laura; Degà, Abel (2022): "Rodalies de Catalunya registra un 44% més de incidències y averías que Cercanías de Madrid". *El Nacional*, 18 de setembre.
- Acemoglu, Daron; Robinson, James A. (2012): *Why Nations Fail: The Origins of Power, Prosperity and Poverty*. Profile Books.
- Agulló, Guillem (2022): "El govern i Adif garantiran els trens de mercaderia a Vilamallà". *El Punt Avui*, 7 de setembre.
- AIReF (Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal)(2020): *Evaluación del gasto público 2019: Infraestructura de transporte*. Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal.
- Agència Mediambiental Europea (2021): *Trends and projections in Europe 2021 (EEA Report No 13/2021)*. European Environment Agency.

Cercós, Laura (2022): "Dues dècades de retards al Corredor Mediterrani". *El Nacional*, 17 de novembre.

Chase-Dunn, Christopher; Willard, Christopher; Willard, Alice (1994): "Cities in the Central Political/Military Network Since CE 1200: Size Hierarchy and Domination", *Comparative Civilizations Review*, vol. 30, núm. 30, article 13.

Cimalsa (2019): *Observatori de costos del transport de mercaderies per ferrocarril (1a edició)*. Generalitat de Catalunya.

Cimalsa (2021): *Observatori dels costos del transport de mercaderies per ferrocarril (2a edició)*. Generalitat de Catalunya.

Cinco Días (2022): "Blanco anuncia que el Corredor Mediterráneo costará 51.300 millones". *Cinco Días*, 16 de març.

Cnmc (2021): *Informe anual del sector ferroviario 2019 (INF/DTSP/009/20)*. Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, 14 de gener.

Comín, Francisco (1987): "Perfil histórico de la deuda pública española". *Papeles de Economía Española*, núm. 33.

Comissió Europea (2005): *Trans-European Transport Network: TEN-T priority axes and projects 2005*. European Communities (EUR-Lex).

Comissió Europea (2011): *Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. White Paper COM (2011) 144 final*. European Commission (EUR-Lex).

Comissió Europea (2021): *Proposal for a Regulation COM/2021/812: Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on Union guidelines for the development of the trans-European*

transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013. European Commission (EUR-Lex).

Comissió Europea (2022): *Comparative evaluation of transshipment technologies for intermodal transport and their cost (final report)*. European Commission.

Connecting Europe Facility (CEF)(2020): *CEF support to Mediterranean Corridor*. European Commission.

Cordero, Dani (2019): "Catorce trenes diarios para un túnel de 1.100 millones". *El País*, 11 de desembre.

Cort Europea d'Auditors (2020): *The EU core road network: shorter travel times but network not yet fully functional (special report)*. European Court of Auditors, publication office of the European Union.

De Santos, Ángel Luis (2022): "Así es la variante de Pajares, la obra ferroviaria más compleja en España que incluye el séptimo túnel más largo del mundo". *La Razón*, 14 de novembre.

Departament de la Vicepresidència (2022): *Agenda catalana del corredor mediterrani*. Generalitat de Catalunya.

Diari de Girona (2021): "Rebaixen el preu del túnel del Pertús per atraure més trens". *Diari de Girona*, 28 de setembre.

Díaz Pardo, Francisco (2022): "El corredor mediterráneo, al detalle". *Geotren* (www.geotren.es).

El Mercantil (2019): "Celsa confia en las economías de escala generadas por el futuro acceso UIC en Castellbisbal". *El Mercantil*, 1 de març.

El Punt Avui (2012): "El PSC demana disculpes per haver votat a favor del Corredor Central al Congrés". *El Punt Avui*, 19 de juliol.

Escobar Martí, Marta (2019): "Boira: «El Corredor Mediterrani forma part del futur d'Europa»". *Via Empresa*, 28 de gener.

Escobar Martí, Marta (2020): "Variant de Vandellòs: 22 anys per 30 minuts menys". *Via Empresa*, 13 de gener.

ESPON (2004): *Potentials for polycentric development in Europe*. European Spatial Planning Observation Network.

Europa Press (2004): "La nueva desembocadura del Llobregat evitará inundaciones y permitirá la ampliación del puerto de Barcelona". *EuropaPress Ciènciaplus*, 15 de setembre.

Europa Press (2018): "La crisis de las autopistas «rescatadas» explicada paso a paso". *EuropaPress Economía y Finanzas*, 11 de diciembre.

Fernández Liesa, Carlos et al. (2022): *Redes transeuropeas: Vectores vertebradores de la España del siglo XXI*. Cuadernos de Estrategia, 210. Instituto Español de Estudios Estratégicos.

FERRMED (2009): *Global Study: FERRMED Great Axis Rail Freight Network and its area of influence*.

FERRMED (2023): *Study of traffic and modal shift optimisation in the EU*. (Versió preliminar presentada a Brussel·les el 15 de novembre de 2022).

Filella, Carina (2012): "L'empresa BASF projecta una terminal ferroviària". *El Punt Avui*, 3 de maig.

Florida, Richard (2008): *Who's your city: how the creative economy is making where to live the most important decision of your life*. Basic Books.

Gil Lobo, Abel (2019): "El mapa de las regiones productivas de España", web El Orden Mundial.

Govern d'Espanya (2020): *Presupuestos Generales del Estado 2021: Anexos de inversiones reales y programación plurianual. Distribución orgánica. Tomo IV (Sector Público Empresarial y Fundacional)*.

Govern d'Espanya (2021): *Presupuestos Generales del Estado 2022: Anexos de inversiones reales y programación plurianual. Distribución orgánica. Tomo IV (Sector Público Empresarial y Fundacional)*. Gobierno de España.

Gómez, Pedro Luis (2008): "Estamos cosiendo España con cables de acero". *Las Provincias*, 11 de maig.

González, David (2017): "El «corredor Madriterrani» va: un 80% de la inversió feta connecta amb Madrid". *El Nacional*, 30 de març.

Gracia, Eduard (2021): *Integració europea o marginació espanyola: el futur bifurcat de Catalunya, el País Valencià i les Balears*. Fundació Vincle.

Gual, Xavier (2022): "VIIA aumenta la capacidad de la autopista ferroviaria entre Barcelona y Luxemburgo". *Puertos & Mas*, 1 de juny.

Guerrero, David (2018): "Impulso a las obras pendientes del corredor mediterráneo". *La Vanguardia*, 26 d'abril.

INECO (2022): *Mercancías 30*. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Intervenció General de l'Administració de l'Estat (2022): *Distribución territorial de la inversión del sector público estatal (artículo 135 de la Ley General Presupuestaria)* Datos de 2021. Ministerio de Hacienda y Función Pública, Gobierno de España.

Iea (2021): *Global EV Outlook 2021: accelerating ambitions despite the pandemic*. International Energy Agency.

Juliana, Enric (2014): *España en el diván: de la euforia a la desorientación, retrato de una década decisiva (2004-2014)*. RBA.

Juliana, Enric (2017): "No digan mediterráneo cuando quieren decir central", publicat dins del monogràfic *El corredor mediterráneo, una apuesta de futuro*. *La Vanguardia*, novembre.

La Vanguardia (2014): "Pastor asegura el corredor mediterráneo estaría listo en 2015 «si fuera por presupuesto»". *La Vanguardia*, 9 de desembre.

La Vanguardia (2022): "Las obras de urbanización del polígono de Torreblanca de Lleida podrían empezar en 2023". *La Vanguardia*, 13 de gener.

Losa, José Luis (2023): "La autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza sacará 48.000 camiones de la carretera." *El Confidencial*, 8 de gener.

Macias, Pere (2011): *Via ampla, ment estreta*. Terminus.

Magariño, Javier F. (2022): "El primer tramo de la Alta Velocidad a Extremadura se estrena en plena ola de indignación por los incendios". *Cinco Días*, 18 de juliol.

Mateu, Òscar (2022): "CargoBeamer suma nuevas frecuencias a sus autopistas ferroviarias desde Perpignan". *El Mercantil*, 19 de desembre.

Ministeri de Transportes (2010): "Entra en servicio el primer corredor transfronterizo de mercancías en ancho internacional entre España y Francia". *Sala de Prensa, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*, 21 de desembre.

Ministeri de Transportes (2021): "El Gobierno autoriza la licitación de las obras de implantación del ancho estándar entre Astigarraga e Irún por un valor estimado superior a 59 millones de euros". *Sala de Prensa, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*, 18 de maig.

Nadal, Jordi (1984): *La población española (siglos XVI a XX)*. Ariel.

Nadal, Jordi (2009): *El fracaso de la primera revolución industrial en España, 1814-1913*. Crítica-Ariel.

Navarro, Beatriz (2010): "Siim Kallas: «El eje mediterráneo encaja en el plan de la UE»". *La Vanguardia*, 4 de juny.

Nietzsche, Friedrich (1893): *Also Sprach Zarathustra: ein Buch für alle und keinen*. C. G. Naumann.

Palau, Juan Carlos (2022): "El comisionado para el Corredor Mediterráneo apremia a adaptar el material rodante al ancho UIC". *El Mercantil*, 15 de novembre.

Papaghiannakis, Petros (2021): "Figueres-Perpignan: ¡Porque la línea lo vale!". *El Mercantil*, 19 de març.

Parlament Europeu (1996): *Decision No 1692/96/EC of the European Parliament and of the Council of 23 July 1996 on Community guidelines for the development of the trans-European transport network*. Official Journal of the European Communities (EUR-Lex).

Parlament Europeu (2001): *Decision No 1346/2001/EC of the European Parliament and of the Council of 22 May 2001 amending Decision No 1692/96/EC as regards seaports, inland ports and intermodal terminals as well as project No 8 in Annex III*. Official Journal of the European Communities (EUR-Lex).

Parlament Europeu (2013): Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU Text with EEA relevance. Official Journal of the European Communities (EUR-Lex).

Pazos, Óscar (2013): *Madrid es una isla: el Estado contra la ciudadanía*. Los Libros del Lince.

Piquer, Mar (2022): *Historia del ferrocarril en España*. Susaeta.

Quiero Corredor (2022): *¿Avanza el corredor mediterráneo? Segundo chequeo del estado de las obras*. QuieroCorredor (elcorredormediterraneo.com), 22 de desembre.

Radičová, Iveta (2020): *Mediterranean: Fourth Work Plan of the European Corridor*. European Commission.

Rail Freight Forward (2018): *30 by 2030: Rail Freight strategy to boost modal shift*. Rail Freight Forward.

Reyner, Josep (2020): *Informe Euromedi: Anàlisi de les potencialitats de l'Euroregió Mediterrània i de les limitacions que li són imposades*. Fundació Vincle.

Riu, Núria (2021): "Mercaderies per l'Interior solicita que se trate el tema en la Comisión Bilateral". *Diari de Tarragona*, 12 de novembre.

Riu, Núria (2022): "Raquel Sánchez: «Tiene todo el sentido del mundo sacar las mercancías peligrosas de TGN»". *Diari de Tarragona*, 18 de desembre.

Secchi, Carlo (2020): *Atlantic: Fourth Work Plan of the of the European Corridor*. European Commission.

Shang, Yang (1928): *The Book of Lord Shang*. Arthur Probsthain Ed. Traducció a l'anglès de J. J. L. Duyvendak, data original de l'obra de mitjan segle iv aC.

Telemadrid (2012): "Ana Pastor dice que hacen el AVE a Galicia y al País Vasco porque todos los españoles somos iguales". *Telemadrid*, 3 de setembre.

Teruel Existe; Plataforma para la Defensa del Ferrocarril en Teruel (PDFT) (2019): *Tramo ferroviario: Zaragoza-Teruel-Sagunto RAMO FERROVIARIO (Corredor Ferroviario Cantábrico-Mediterráneo)*. Teruel Existe i Plataforma para la Defensa del Ferrocarril en Teruel (PDFT).

Tocqueville, Alexis de (1952): *L'Ancien Régime et la Révolution*. Gallimard.

Torrent, Jordi (2019): *Qui salvarà el Corredor Mediterrani? La ruta de la seda, el canal de Panamà, l'Àrtic i el cap de Bona Esperança*. Pagès Editors.

Tortella, Gabriel (1973): *Los orígenes del capitalismo en España: banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*. Tecnos.

Toynbee, Arnold Joseph (1934): *A Study of History*. Volum I. Oxford University Press.

Transporte XXI (2021): "Petros Papagiannakis: «La alta velocidad ofrece más capacidad, peso y rapidez que cualquier línea convencional»". *La Entrevista, Transporte XXI*, 1 de febrer.

Tremlett, Giles (2012): "Spain to get bank bailout that may run up to €100bn". *The Guardian*, 9 de juny.

Tremosa, Ramon (2007): *Catalunya será logística o no será*. Tres i Quatre.

Tremosa, Ramon (2008): *Catalunya, país emergent*. Tres i Quatre.

Tremosa, Ramon (2015): *Let Catalonia vote: el procés català vist des d'Europa*. Pòrtic.

Tremosa, Ramon; Sarri, Aleix (2016): *L'Europa que han fet fracassar: el centralisme d'Estat contra la Unió Europea*. Pòrtic.

Tremosa, Ramon (2020): *Catalunya, potència logística natural: l'Estat contra el mercat*. Pòrtic.

Tucídides (1958): *Història de la guerra del Peloponès*. Fundació Bernat Metge. Traducció al català de J. B. Amenós, data original de l'obra al voltant del 400 aC.

UIRR (2021): *UIRR Report 2020-2021. European road-rail combined transport*. Union internationale pour le transport combiné Rail-Route (UIRR).

Valero, Dani (2017): "El 80% de lo invertido en el Corredor Mediterráneo se ha destinado a las conexiones con Madrid". *Valencia Plaza*, 29 de març.

Bases de dades consultades:

BP Statistical Review of World Energy (BP)

Comercio Interregional (proyecto C-Intereg)

DG MOVE Origin-Destination Tables (European Commission, dades corresponents a l'any 2015)

European Statistical Office (EUROSTAT)

INE, Datos Regionalizados (Instituto Nacional de Estadística)

Maddison Project Database 2020 (Growth

Vázquez, Miriam (2019): "VIIA pone en marcha la primera autopista ferroviaria con origen en España". *El Mercantil*, 19 de febrer.

Vía Libre (2014): "A información pública las actuaciones complementarias para implantar el ancho estándar en Castellbisbal-Martorell". *Vía Libre, la revista del ferrocarril desde 1964*, 11 de juny.

Vía Libre (2021): "Adjudicadas las obras para implantar el ancho estándar en el tramo Castellón-Vandellós del Corredor Mediterráneo". *Vía Libre, la revista del ferrocarril desde 1964*, 9 de desembre.

Vicens i Vives, Jaume; Llorens, Montserrat (1994): *Industrials i polítics (segle XIX)*. Edicions Vicens Vives.

Vivanco, Felip (2011): "La UE pide que España sea clara sobre el eje mediterráneo". *La Vanguardia*, 19 de març.

White, Lynn T. (1962): *Medieval Technology and Social Change*. Oxford University Press.

& Development Centre, Universitat de Groningen)

Stock y Servicios de Capital en España, 1964-2017 (Fundación BBVA i Ivie)

Study of traffic and modal shift optimisation in the EU (base de dades sobre la qual es basen les conclusions de l'estudi de FERRMED, 2023). Nota: les estimacions de demanda de tràfic d'aquesta base de dades deriven de les DG MOVE Origin-Destination Tables per l'any 2015.

Agraïments

Són moltes les persones que han contribuït a fer possible aquest llibre, i seria impossible esmentar-les totes aquí.

He d'expressar, però, un agraïment molt especial per les entrevistes, els materials i l'extraordinària ajuda que m'han prestat –a més dels llibres i articles que han publicat i que he citat liberalment– a (per ordre alfabètic):

- Joan Amorós, president de l'associació FERRMED,
- Josep Vicent Boira, comissionat del Govern d'Espanya per al desenvolupament del Corredor Mediterrani,
- Efraïm Larrea, consultor sènior expert en logística i transport, MCRIT,
- Petros Papagiannakis, director general de LFP Perthus.
- Jordi Torrent, director d'estratègia del Port de Barcelona,
- Ramon Tremosa, diputat del Parlament de Catalunya, anteriorment conseller d'Empresa i Universitats de la Generalitat de Catalunya, diputat europeu i membre de la Comissió de Transports del Parlament Europeu.

A més de tot l'equip de FERRMED (Valentí Ambrós, Lluís Bassas, Pierre Borgoltz, Arnau Ferrer, Àngel Gil, Henri Maillard, Olaf Meyer-Rühle, Josep Maria Ojea, Josep Reyner, Lanfranco Sen, Assumpta Torrent, Joan Josep Vallvé, Xavier Vilà...), amb els quals he tingut el plaer de treballar durant més de dos anys, així com als companys de CIMALSA (Simó Batlle), Port de Barcelona (Noèlia Martín) i TMZ (Ramon Adé) pel valuós suport que ens han donat durant tot aquest procés de desenvolupament de l'estudi de FERRMED –sense oblidar Jordi Manent, qui, a més de coordinar aquest volum, ha pres part activa en la recerca que ha fet possible aquest petit treball. A tots els dec un fort agraïment.

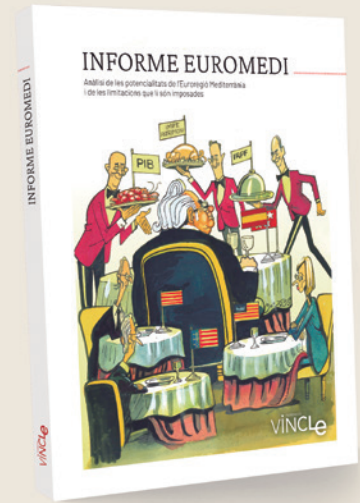
LES PUBLICACIONS DE LA FUNDACIÓ VINCLÉ

Col·lecció “El català a l’abast de tothom”

1. Fundació Vincle (2020): *El català és negoci, a l'empresa i al comerç*, 14 pàgines. Versió gratuïta en paper i digital.
2. Fundació Vincle (2021): *Manual pràctic d'ús del català en contextos multilingües*. Versió gratuïta en paper i digital.

Col·lecció “Estudis i informes”

1. Josep Reyner (2020): *Informe EuroMedi. Anàlisi de les potencialitats de l'Euroregió Mediterrània i de les limitacions que li són imposades*, 204 pàgines. PVP: 24 €.



Col·lecció “Anàlisi del nostre temps”

1. Josep Reyner (2020): *Informe EuroMedi. Anàlisi de les potencialitats de l'Euroregió Mediterrània i de les limitacions que li són imposades*, 28 pàgines. Versió resumida gratuïta en paper i digital*.
2. Eduard Gracia (2021): *Integració europea o marginació espanyola. El futur bifurcat de Catalunya, el País Valencià i les Balears*, 84 pàgines. Versió gratuïta en paper i digital.
3. Eduard Gracia (2022): *Bastons a les rodes: el Corredor Mediterrani i la lògica del poder a Espanya*, 120 pàgines. Versió gratuïta en paper i digital.

Col·lecció “Analysis of Our Time”

1. Josep Reyner (2021): *EuroMedi Report. Analysis of the potential of the Mediterranean Euroregion and of the constraints imposed on it*, 28 pàgines. Versió resumida gratuïta en paper i digital.



Trobareu les versions gratuïtes en digital en el nostre web www.fundaciovincle.com (apartat “Saber-ne més”).

© Fundació Vincle
© dels textos: els autors
© dibuixos: Miquel Ferreres
© de les fotos: Jordi Manent
Textos: Eduard Gracia
Pròleg: Joan Amorós
Coordinadors: Jordi Manent i Eduard Gracia
Disseny, maquetació i infografies: Estudi Muto
Producció: Serveis Gràfics Boira SL
Primera edició: desembre 2022
Tiratge: 300 exemplars
Dipòsit legal: B 23770-2022

Fundació Vincle
www.fundaciovincle.com
info@fundaciovincle.cat

BASTONS A LES RODES: EL CORREDOR MEDITERRANI I LA LÒGICA DEL PODER A ESPANYA

La història del Corredor Mediterrani al seu pas per Espanya és molt difícil d'entendre des de la lògica de la recerca del benestar per als ciutadans. Un corredor ferroviari al llarg del litoral mediterrani de la Península que els estudis assenyalen sens dubte com el que pot aportar més prosperitat a Espanya (i al voltant d'un terç del cost del qual la Unió Europea està disposada a finançar a fons perdut), es veu sistemàticament menystingut pressupostàriament, repetidament endarrerit i sotmès a dissenys de xarxa tan gasius que neguen gran part dels beneficis que hauria d'aportar –alhora que s'inverteix molt més generosament en línies interiors amb volums de demanda molt inferiors. En canvi, des de la lògica del poder –és a dir, la lògica de la preservació del balanç de poder dins de l'Estat fins i tot a costa de la seva prosperitat– aquestes polítiques adquireixen malauradament molt de sentit. En aquest assaig repassem la política viària espanyola des del segle XVIII fins a l'actualitat, analitzem la realitat present del Corredor Mediterrani i trobem que, tristament, la lògica del poder explica aquesta evolució i aquesta realitat molt millor que la lògica de la prosperitat –cosa que té implicacions inquietants de cara al futur, sobretot a Catalunya i al País Valencià.

Anàlisi del nostre temps

Vivim temps convulsos, amb canvis constants i vertiginosos, i la realitat queda superada per ella mateixa dia rere dia. No obstant això, hi ha qüestions de fons que no canvien a l'Estat espanyol, com ara l'estructura centralitzada sobre la qual es basa el seu model productiu i el repartiment no equitatiu, entre les comunitats autònomes, de la riquesa que es genera globalment. Són bàsicament tres les autonomies de l'Estat que són discriminades pel que fa al sistema de finançament i a les inversions públiques: les Illes Balears, Catalunya i València, les quals formen part de l'anomenada Euroregió Mediterrània. Amb la col·lecció "Anàlisi del nostre temps" pretenem, d'una manera gràfica i divulgativa, explicar, tema per tema, aquestes incoherències fruit d'un model caduc i donar pistes per a nous models molt més beneficiosos per a l'estat del benestar en general i per a les persones en particular.

www.fundaciovincle.com

FUNDACIÓ
VINCLe

Amb el suport de:



Generalitat de Catalunya
Departament de la Presidència