



Intervenció del president després de la reunió de la Taula Estratègica Catalana del Corredor Mediterrani

Volia subratllar la gran participació que hi ha hagut en aquesta taula i agrair a tots els que hi han participat, des de posicions molt diverses, amb molts accents i matisos, però persones aplegades en representació d'entitats diferents amb un objectiu comú, que avui hem pogut socialitzar i compartir, que és la imperiosa necessitat que el corredor ferroviari mediterrani formi part de manera prioritària de les agendes dels governs concernits, sobretot l'Estat espanyol perquè ens afecta, l'Estat francès, i que totes les institucions que d'alguna manera hi podem influir fem el que hàgim de fer perquè aquesta prioritat sigui inajornable.

Constatem que efectivament hi ha retards importants. El Tribunal de Comptes de la UE justament ahir feia públic el seu informe d'auditoria en relació amb la política ferroviària i, en particular, a l'annex 6è, que té a veure amb el corredor ferroviari, constatava algunes de les importants mancances que presenta aquest equipament. Només per donar algunes xifres, que avui hem posat sobre la taula a la reunió, els primers anys de funcionament de la connexió internacional entre Perpinyà-Figueres, el tram d'Espanya i França, el 2009 s'havia previst que hi havien de circular uns 8.665 trens. Els anys 2011, 2012 i 2013 n'hi van circular, segons aquesta auditoria, 357, 636 i 931, que és una xifra similar a la que vam tenir el 2015.

Segons aquesta mateixa auditoria i les previsions inicials, que indiquen com podríem quantificar el grau de retard en aquesta infraestructura, d'aquí al 2019, en aquest corredor per on ara passen menys de 1.000 trens al dia n'hi haurien de circular 19.759. És a dir, que quan parlem de retard, i la intervenció del president del Port de Barcelona ha estat molt clarivident en aquest sentit, és clar que ens referim a retards en l'execució dels pressupostos i en la concreció de les polítiques prioritàries marcades per la UE, però ens referim a xifres concretes que són molt eloqüents. I quan parlem que per aquest corredor d'aquí a tres anys hi haurien de circular prop de 20.000 trens a l'any i avui n'hi passen un miler, estem parlant de llocs de treball, de competitivitat de la nostra economia, de pèrdua d'oportunitats en l'estratègia de la industrialització del nostre teixit econòmic. Per tant, això té unes conseqüències absolutament perjudicials per a la nostra gent.

El Tribunal va una mica més enllà i ve a dir que tots aquests retards, el fet que fàbriques i ports, que són origen i destinació de moltes mercaderies no estiguin connectats a aquest corredor, demostra i llegeixo literalment que "el concepte de corredor ferroviari de mercaderies encara no és totalment pres en consideració per les autoritats nacionals pertinents". Informe de fa 48 hores. Escaient amb l'objectiu de la taula que hem fet avui, que és una taula en què hem pogut comprovar, i ho vull agrair especialment a tothom, l'enorme consens social i polític que s'ha expressat, que és el mateix que s'està donant en altres territoris de l'eix del corredor ferroviari.



El mateix grau de consens polític i social que avui hem constatat s'està donant al País Valencià, per exemple. Hem constatat que és un moment decisiu, que estem en temps de descompte i que aquesta alerta europea ens ho confirma. I hem constatat també que hi ha un gran i creixent consens regional amb els governs valencià, balear i també en sintonia amb els de Múrcia i Andalusia i molt significativament la regió d'Almeria. Hi ha un amplíssim consens també regional que es posarà en marxa les properes setmanes i que es visualitzarà amb aquella cimera que vam convenir amb el president valencià, Ximo Puig, i a la qual vam convidar també que hi participés la presidenta de les Illes Balears, Francina Armengol, amb una trobada de les dues taules estratègiques, la catalana, que avui hem constituït, i la valenciana, que es va constituir fa unes setmanes. I que ens reunirem en la primera edició a València i hi anirem en Euromed per constatar en la pràctica el que representa el retard del corredor ferroviari, perquè hi ha uns 45 quilòmetres encara de via única, per poder visualitzar aquest consens interregional perquè s'envii un missatge clar i contundent sobretot a l'Estat espanyol i a la UE que per a nosaltres aquesta potser no és la darrera oportunitat però ho ha de semblar, perquè volem que el Govern espanyol escolti la veu d'Europa, de la societat diversa i plural (amb empresaris, institucions, sindicats, universitats, representants polítics) que considerem de manera molt generalitzada que cal atenció, compromís i execució sense demora als projectes que formen part del tram del corredor ferroviari mediterrani.

Això ha sigut una constatació molt transversal per part de tots els actors, amb els accents i els matisos de cadascun d'ells, però voldria saludar sobretot aquest enorme consens polític que tots han expressat sobre la necessitat de prioritzar i reforçar el corredor mediterrani.

S'han sentit veus de preocupació, perquè efectivament aquest retard té unes conseqüències, però amb aquesta voluntat de coordinació entre territoris i entre actors diversos estic convençut que en els deures del futur Govern de l'Estat espanyol en les primeres línies, a la llibreta en blanc que haurà d'obrir, a les primeres ratlles hi hauria de constar, per voluntat d'amplíssim consens de tot aquest territori, una obra que discorre a un espai on l'economia europea se la juga, per no parlar de l'economia dels nostres territoris, on l'intercanvi de mercaderies a nivell intercontinental ha de créixer i pot créixer molt i on aquesta expectativa que diu la UE que té aquest corredor volem i necessitem que sigui una realitat.

Ens hem emplaçat, per a la reunió que farem a València, en concretarem en els propers dies els termes i la data, i no deixarem d'aprofitar l'enorme potencial que ha sortit avui d'aquesta taula estratègica en aquesta primera reunió.