

Puigneró: “El Corredor Mediterrani és imprescindible. Si es fa una marginació conscient, només pot obeir a criteris polítics”

- El vicepresident del Govern i conseller de Polítiques Digitals i Territori ha participat en la sessió de la Taula Estratègica, en què ha assistit la coordinadora del Corredor Mediterrani de la Comissió Europea, Iveta Radicová, per reclamar l'execució d'aquest conjunt d'infraestructures
- El Departament proposa una trentena de mesures que permetrien pal·liar les principals mancances provocades per la falta d'inversió en el Corredor
- El retard en l'execució de les obres del Corredor va en contra dels objectius de descarbonització de la mobilitat que marca la Unió Europea per al 2030



El vicepresident Jordi Puigneró, durant la seva intervenció

El vicepresident del Govern i conseller de Polítiques Digitals i Territori, Jordi Puigneró, ha denunciat avui que, com a conseqüència dels incompliments i retards de l'Estat en el desplegament del Corredor Mediterrani, **“fa 25 anys que estem perdent el tren de la competitivitat i de la defensa mediambiental”**.

Per això, **“exigim que deixi de ser el Corredor dels incompliments per esdevenir el Corredor de les oportunitats”**. Puigneró ha assenyalat que **“tots els arguments econòmics i mediambientals indiquen que el Corredor Mediterrani és imprescindible. Per tant, no queda cap dubte que si no es prioritza, si no s'accelera, o, en altres paraules, si es fa una marginació conscient del Corredor, només pot obeir a criteris polítics”**.

El vicepresident Puigneró ha fet aquestes declaracions en el decurs de la sessió de la Taula Estratègica del Corredor Mediterrani que ha tingut lloc avui a Barcelona. En aquesta trobada, han assistit la coordinadora del Corredor Mediterrani de la Comissió Europea, Iveta Radicová, el coordinador del Corredor Mediterrani de l'Estat, Josep Vicent Boira, els presidents dels Ports de Barcelona i de Tarragona, Damià Calvet i Josep Maria Cruset, i representants del teixit empresarial a Catalunya. Així mateix, ha intervingut en la sessió el secretari de Territori i Mobilitat, Isidre Gavín.

El Corredor Mediterrani, ha argumentat el vicepresident, **“és un dels principals damnificats”** del triple dèficit que pateix Catalunya: **“el dèficit fiscal anual (16.000 MEUR), el dèficit d'inversions per sota del que marca l'Estatut (3.000 MEUR) i el dèficit de no execució pressupostària (1.000 MEUR)”**.

Aquesta manca d'inversions en el Corredor Mediterrani, a més de frenar la competitivitat econòmica de Catalunya, va en contra dels objectius que marca la Unió Europea, ha argumentat Puigneró. **“Hi ha un mandat de la UE que obliga els estats a treure el 20% de les mercaderies amb tren abans del 2030 i Espanya està a la cua d'Europa amb un 4%”** i ha afegit que **“Espanya incompleix el reglament europeu que imposa el Corredor Mediterrani a l'Estat per al 2030. Només li queden 8 anys de marge per acabar-lo i no l'acabarà”**.

La proposta del Govern

Per a revertir aquesta situació al Corredor Mediterrani i resoldre els dèficits i ineficiències que s'han produït en el seu desenvolupament, el Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori ha presentat una trentena de mesures estratègiques fins al 2030. Dotar el Corredor d'una major capacitat, tot eliminant els colls d'ampolla existents, millorar-ne les prestacions, augmentar la resiliència i garantir la interconnectivitat entre els diversos modes de transport són els principals eixos d'actuació de les mesures que proposa el Govern. Aquestes mesures permetrien estalviar les emissions de 605.000 tones anuals de CO₂, equivalents a les que generen 7.000 camions diàriament.

1	Eliminar els principals colls d'ampolla infraestructurals (reducció del nombre de vies, trànsit mixt amb alta freqüència i bifurcacions a nivell), en termes de capacitat, del corredor mediterrani	I.- Capacitat
2	Eliminar els principals colls d'ampolla no infraestructurals que obstaculitzen els fluxos de transport de mercaderies	
3	Eliminar els principals colls d'ampolla actuals, en termes de capacitat i millora de la funcionalitat de la xarxa viària del corredor mediterrani	
4	Dotar el corredor mediterrani de prestacions essencials homogènies per garantir itineraris continus d'alta velocitat per a viatgers i itineraris aptes per al trànsit de trens de mercaderies de 750 m	II.- Prestacions
5	Adaptar el corredor mediterrani als estàndards tècnics infraestructurals d'interoperabilitat	
6	Dotar d'itineraris alternatius davant d'afectacions programades o sobrevingudes, i millorar la robustesa del corredor mediterrani davant el canvi climàtic.	II.- Resiliència
7	Connectar la xarxa ferroviària d'alta velocitat amb els principals aeroports internacionals	III.- Integració
8	Connectar la xarxa ferroviària d'alta velocitat amb la xarxa de transport de la regió metropolitana de Barcelona per assegurar la seva connectivitat i complementarietat intermodal	
9	Dotar als ports de Barcelona i Tarragona, de connexions ferroviàries i viàries i instal·lacions logístiques, per permetre la intermodalitat ferroviària-portuària-viària i millorar la competitivitat	
10	Implementar les terminals logístiques terrestres estratègiques i les seves connexions als arcs de la xarxa bàsica	

Més en concret, entre les actuacions plantejades, valorades en total en més de 8.500 MEUR, cal remarcar, pel seu retorn social, econòmic i ambiental les noves estacions intermodals a l'aeroport de Girona i del Camp de Tarragona, la nova línia d'alta velocitat Tarragona-València, els nous accessos ferroviaris i viaris al Port de Barcelona i la finalització de les obres en curs a l'estació la Sagrera, l'accés ferroviari a la terminal T1 de l'aeroport de Barcelona, la implantació de l'ample mixt Castelló-Castellbisbal i l'A-27.

8 de juny de 2022