

L'APUNT

Oportunitats per terra, mar i aire

Anna Sàez

"El meu país és tan petit que des de dalt d'un campanar sempre es pot veure el campanar veí." Ara bé, arribar-hi pot ser una odissea. Les comunicacions no són el nostre punt fort. Ahir es va presentar un estudi del potencial logístic de les comarques de Lleida. El panorama és desolador. "Tenim unes connexions viàries i ferroviàries tercermundistes", va arribar a dir el president de la Diputa-

ció. Les oportunitats hi són, però no es poden aprofitar perquè l'Estat no fa les inversions que toquen. I si tenim les mercaderies fent tombos absurds per les males connexions, ja no diguem com anem de transport públic. Matthew Tree en va fer un llibre d'humor i tot. Hi ha pobles (alguns de ben grans) que ni tan sols tenen servei a la seva capital de comarca. Cal ser esclaus del cotxe?



Grup de pressió a Lleida per exigir bones connexions

■ El vol impulsar la Diputació, que ha encarregat un estudi a l'Institut Cerdà que conclou que és urgent millorar l'accés per carretera a Tarragona ■ Ponent aspira a ser un gran centre logístic



Joan Amorós, Joan Reñé i Marta Sánchez van presentar ahir una radiografia del potencial de Lleida com a plataforma logística ■ DIPUTACIÓ DE LLEIDA

Anna Sàez
LLEIDA

La situació geoestratègica de Lleida converteix la demarcació en una potencial plataforma logística de l'Euroregió Pirineus-Mediterrània. Però amb unes connexions que el president de la Diputació, Joan Reñé, no va dubtar a qualificar de "tercermundistes" i "deplorables" es pot perdre aquesta oportunitat econòmica. És per això que la Diputació vol crear un grup de pressió al qual convidarà a sumar-s'hi totes les institucions del territori, així com el teixit empresarial "un cop passin les eleccions".

Reñé posarà sobre la taula un estudi encarregat a l'Institut Cerdà que posa de manifest que Lleida és un punt estratègic que uneix dos importants

corredors, el de l'Ebre i el mediterrani, però que no pot explotar tot el seu potencial perquè hi ha infraestructures pendents que no permeten que el territori sigui competitiu malgrat el potencial de Lleida per convertir-se en un referent logístic per la seva situació estratègica. L'estudi planteja un full de ruta amb diverses actuacions, entre les quals es prioritzen la finalització d'obres de l'autovia A-27, la seva connexió amb l'AP-2 i la posada en servei de l'autovia A-14 entre Lleida i Alguaire, així com l'impuls de la línia ferroviària Tarragona-Reus-Lleida.

L'objectiu és convocar una primera trobada el mes que ve amb tots els actors implicats per informar sobre els resultats de l'estudi i començar a tre-

Es desempolssa el projecte del túnel de Salau

Joan Amorós, president de Ferrmed, el lobby multisectorial que es planteja com a objectiu connectar les zones d'Europa amb més activitat econòmica i logística, té clar que el túnel de Salau "és la manera més ràpida i menys costosa de transportar mercaderies de València a París". Segons la seva opinió, "el túnel de Salau no tan sols és viable, sinó que és necessari".

El 1879 es va aprovar la línia fèrria Lleida-Saint-Girons, en què es preveia travessar els Pirineus a través d'un túnel sota el port de Salau. El 1924 es va inaugurar el tram Lleida-Balaguer. El 1951 la línia va arribar a la Poble de Segur i es va desestimar el projecte fins a França. "És un error, perquè en aquest tram les rampes són de 12x1.000, mentre que a Canfranc o

Puigcerdà, són de 40x1.000". Amorós hi va afegir que el túnel de Salau tindria 14,5 km, mentre que l'opció aragonesa preveu un túnel de més de 40 km. "És l'opció més natural per enllaçar amb Tolosa." Un trajecte que refermari la capitalitat logística de Lleida, ja que "quedaria al centre de l'Euroregió Pirineus-Mediterrània", va subratllar Amorós.

Les frases

“Hi ha una evident mancança d'infraestructures. Tenim un model tercermundista”

Joan Reñé
PRESIDENT DE LA DIPUTACIÓ DE LLEIDA

“La connexió entre València i París passa per Lleida. El túnel de Salau és viable i és necessari”

Joan Amorós
PRESIDENT DE FERRMED

“A Lleida conflueixen l'Ebre i el Mediterrani. És una situació ideal per liderar la logística de l'Euroregió”

Marta Sánchez
DIRECTORA LOGÍSTICA DE L'INSTITUT CERDÀ

ballar en un pla d'accions temporalitzat que permeti situar la demarcació de Lleida com una important plataforma logística.

Reñé va remarcar la importància del sector agroalimentari de les comarques de Lleida, que l'any 2013 va moure uns 15 milions de tones. De fet, aquest lideratge és un dels punts forts de l'estudi que va presentar la directora de logística de l'Institut Cerdà, Marta Sánchez. Aquest repte té el suport de Ferrmed. El seu president, Joan Amorós, va manifestar el convenciment que Lleida ha de tenir "un futur esplendorós" per la seva excel·lent posició geogràfica, que converteix la demarcació en un punt estratègic per a la distribució de mercaderies i en una gran oportunitat per "convertir Lleida en un gran centre logístic de distribució de productes agroalimentaris de la vall de l'Ebre", i va advertir que "Saragossa ens pot passar a davant" si no s'aplica el pla que prioritza la connexió viària i ferroviària amb Tarragona.

Les obres més urgents

A banda de l'A-27, l'AP-2 i l'A-14 entre Lleida i l'aeroport d'Alguaire, s'insisteix que a mitjà i llarg termini és necessària l'Almenar-Soperia, el desdoblament de la C-13 entre Lleida i Balaguer, el desdoblament de la C-14 entre Tàrraga i Montblanc i el desdoblament de la C-12 entre Lleida i Tortosa.

També es recomana potenciar el pla de Vilanova com la gran plataforma del transport ferroviari de mercaderies, una acció que tindria una prioritat "alta", igual que el canvi d'ample de via. "El triangle Lleida-Tarragona-Tortosa és molt important per reforçar el potencial logístic de Lleida", va subratllar Amorós.

"Poc haurem de discutir perquè tots estarem d'acord que cal millorar les connexions viàries i ferroviàries de Lleida amb França i amb el nostre port de mar més proper, que és Tarragona", va afegir Reñé respecte al futur lobby que es vol impulsar. ■