

# PRESENCIA

1 Núm. 1963. ■ Del 9 al 15 d'octubre del 2009. ■ Any XLIV.

www.presencia.cat

## Un eix per al país

El corredor mediterrani, infraestructura vital

**El desglaç de l'Àrtic.** La capa de gel del Pol Nord es va reduint i s'hi han obert noves rutes navegables



**Marc Taxonera.** Historiador, intel·lectual i monjo de Montserrat des de fa 50 anys

**Crisi i paràciències.** Ens apropem a les paràciències per esbrinar si hi podem descobrir alguna llum sobre la crisi



L'intens trànsit de camions és una de les característiques de les carreteres de l'eix mediterrani. Tram de l'A-7 a Paterna. / JOSÉ CUÉLLAR

# L'hora de l'eix

Concentra el 30,8% del PIB i el 29,2% de la població de l'Estat, però pateix una mancança crònica d'infraestructures



# mediterrani

El relleu en Foment i l'acostament entre Catalunya i el País Valencià obrin una nova etapa en la configuració del mapa

## L'«avinguda» dels PPCC

ENRIC ORTS

**E**l Cid o Jaume I? La pregunta sintetitza la disjuntiva estratègica que ja es plantejava al País Valencià en els anys trenta entre la conveniència d'establir una aliança amb la veïna Catalunya de tall europeista i l'opció de resignar-se a interpretar el paper adjudicat des de la distància per la *Villa y Corte*, dins del guió d'un primerenc esbós teòric del que avui en diem eix mediterrani, una construcció basada en el dinamisme de les parts que ha sigut reivindicada secularment –no és cap invenció recent– i que tenia i té en l'Espanya radial el seu revers antagònic.

De vegades des de la convicció que atorguen les certeses més elementals, i de vegades des del pur instint, aquest espai al sud d'Europa ha anat teixint-se a si mateix en silenci i de manera laboriosa, lluny de cap ostentació, sense aparell burocràtic ni legislatiu a la seua disposició ni cap ens que el tutelara.

La força de les xifres és rotunda. Catalunya, el País Valencià i les Illes Balears van concentrar el 30,8% del PIB generat a tot l'Estat en 2008 i acullen amb data d'1 de gener de 2009 el 29,24% dels seus habitants (13.646.897).

El corredor s'ha entestat a funcionar malgrat l'autisme del centralisme que, període històric rere període històric, ha perfilat amb una mateixa i rígida plantilla la configuració del territori i de les infraestructures que l'articulen. Ni el liberalisme del segle XIX, ni el franquisme del XX, ni el *patriotisme constitucional* de Zapatero del XXI han alterat el marc d'unes coordenades que continuen arrancant des de la Puerta del Sol, el conegut com a *quilòmetre zero*.

Però alguna cosa podria canviar a partir d'ara. Per començar, pareix que els líders empresas-

Potser la millor manera de testar la dimensió econòmica de l'eix mediterrani és guaitar des d'algun túr un tram de l'autopista AP-7, «l'avinguda dels Països Catalans», i comprovar-ne l'elevada intensitat del trànsit, especialment de camions. La seua creació, entre la darrerria dels seixanta i la primera dels setanta –la primera concessió fou Barcelona-La



L'AP-7, prop de València. / J. CUÉLLAR

Jonquera (1967)–, respon a les inquietuds i necessitats d'expansió del sector privat, que va finançar l'obra, front al desinterès de l'Estat. El resultat d'aquella indolència pública encara el paguem avui, i a quin preu!: Castelló-Salou, per exemple: 178 km, 16,75 euros.

En l'última dècada, s'ha iniciat el desdoblament de l'N-340, paral·lela a l'AP-7, a diversos trams, com ara el València-Castelló, però potser la potenciació del ferrocarril i les exigències per fer front al canvi climàtic ja han sentenciat les carreteres. Mentrestant, l'autopista continuarà generant «una situació de demanda captiva», segons el geògraf Alfonso Puncel.

rials i polítics de Catalunya i el País Valencià han deixat de girar-se l'esquena: els presidents José Montilla i Francisco Camps van reunir-se per primera vegada –sí, per primera vegada: Camps i Maragall no van mantenir cap trobada institucional– el passat maig per reclamar un corredor ferroviari mediterrani exclusiu per a mercaderies.

Paral·lelament, els progressos de les línies del TAV als dos territoris permetran entre 2010 i

2012 que el ferrocarril per a passatgers arribe en alta velocitat (tot combinant els amples de via ibèric i europeu) des d'Alacant fins Perpinyà.

I encara un tercer factor completa aquesta conjuntura propícia. Es tracta del relleu al front del Ministeri de Foment de Magdalena Álvarez per José Blanco, en abril.

«Crec que per primera vegada des dels temps de Francesc Cambó algú ha deixat escrit en el Ministeri de Foment que el corredor mediterrani és una peça essencial per a les infraestructures»,

subratlla en al·lusió a Blanco el geògraf Josep Vicent Boira, autor d'*Euram 2010. La via europea*, un llibre essencial sobre l'eix mediterrani que ha marcat tendència en l'última dècada.

No debades, el ministre gallec ha reiterat des que en va prendre possessió que l'eix mediterrani representa una prioritat per a Foment. La seua arribada al govern espanyol va coincidir amb l'anunci de licitació de l'estudi per ampliar el corredor ferroviari d'alta velocitat en ample europeu entre Castelló i Tarragona, un projecte que es creia defenestrat. Aquest tram és la peça clau que unirà directament els actuals traçats del TAV que ja discorren o discorreran en breu per Catalunya i el País Valencià que, no ho oblidem, no són més que parts de les seues respectives connexions amb Madrid.

Blanco també ha anunciat un

estudi per al primer trimestre de 2010 sobre l'execució i finançament d'un corredor ferroviari per a mercaderies i passatgers des d'Andalusia a la frontera francesa i ha mostrat la seua disposició que la Unió Europea (UE) reconega com a prioritari aquest eix dins de les inversions previstes en la xarxa transeuropea de transports, dibuixada a principis de la dècada i que inexplicablement ignorava l'arc que s'obri entre Barcelona i Alacant.

La xarxa –esbossada en l'*Informe Van Miert* de 2003, en els temps en què Loyola de Palacio va ser comissària d'Infraestructures– es desviava a partir de la capital del Principat cap a Madrid i fins Algesires i deixava un descoratjador espai en blanc al sud de l'Ebre. Aquest contratemps, just en el moment que Brussel·les prenia consciència de la necessitat d'apostar fermament per un transport sostenible, va esdevenir el gran *pecat original* que ha contaminat totes les reflexions posteriors sobre la necessitat de la renovació de les infraestructures de comunicació en aquest segment d'Europa.

Però lluny de la temptadora idea d'assenyalar la Unió com a instigadora d'un complot contra els nostres interessos, cal parar atenció al context en què es traçaren les línies mestres del nou ferrocarril al continent. Aznar ocupava el palau de la Moncloa. Acabava de subscriure's el *pacte de Múrcia* (2001) pel qual s'establí el recorregut que uniria el TAV entre Madrid i *Levante*, amb exultant exhibició de sintonia entre Zaplana (País Valencià), Bono (Castella-la Manxa) i Álvarez Cascos (Foment) inclosa. En plena borratxera radial, l'Estat va palesar davant la UE que les seues prioritats estratègiques no passaven per articular la costa mediterrània.

«L'actitud de Brussel·les palesa molt bé el que és el procés de construcció europea, que depèn de la voluntat dels estats. L'*Informe Van Miert* va ser un reflex de la visió d'Europa que aportava ca-



## L'exemple de l'Euromed

da estat. En aquella època els que manaven eren Aznar, Álvarez Cascos i el secretari d'Infraestructures, Benigno Blanco, possiblement la trilogia més nefasta per al corredor mediterrani de la història, i van enviar a Brussel·les el memoràndum amb què es va elaborar el document de Van Miert. Si Europa haguera tingut una visió pròpia, una mapa propi, el corredor mediterrani hi hauria sigut reflectit amb tota seguretat», assenyala Boira.

Tothom sap que en qüestió d'infraestructures, una cosa són els compromisos i una altra els fets. Potser Blanco haja transmès la certesa que convencerà la UE perquè incloga l'eix mediterrani dins de les prioritats de la xarxa trans-europea de transports, però no hi ha res segur. És més, molts, definitivament, no s'ho creuen. «Avui dia, Europa té unes grans demandes dels països de l'Est. Quan es va elaborar l'informe Van Miert no s'havia tingut en compte l'ampliació cap a l'Est, on hi ha necessitats molt serioses. Per això no espere molt de la revisió. Tot el que es fa en l'eix mediterrani vindrà de la mà d'inversió estatal», opina Gregorio Martín, guru de l'alta velocitat al País Valencià i exdirector de l'Institut de Robòtica de la Universitat de València, càrrec del qual va dimitir en 2003 després de rebre fortes crítiques per part de la Generalitat Valenciana per alertar de les nefastes conseqüències que tindria quedar fora de la xarxa trans-europea de transports.

### Un mapa articulat

Tot i la importància de les infraestructures viàries, l'arc mediterrani no és un mer accident geogràfic o una successió de territoris fronterers que aspiren a connectar-se millor amb Europa per a que cadascú actue pel seu compte. La gran interrelació entre les economies que el compo-

El tren Euromed, al costat de l'autopista AP-7 és possiblement l'altre gran símbol de l'eix mediterrani. Posat en marxa en els anys noranta amb la duplicació i adequació a alta velocitat –segons els estàndards europeus, però amb ample ibèric– dels trams Castelló-València i Castelló-Vandellòs, el tren enllaça Alacant amb Barcelona i permet l'arribada des d'aquesta última a València en tres hores. Segons Renfe, durant 2008, 1,3 milions de viatgers van



Locomotora de l'Euromed. / A. PUIG

fer ús d'aquest servei, amb una espectacular mitjana d'ocupació dels combois del 94,7%. Si s'afegeixen les dades dels trens Talgo i els Alaris per al mateix trajecte, la xifra de viatgers va fregar els 2,5 milions.

El perfil mitjà del passatger indica que és un home (53%) d'entre 30 i 44 anys (39%) amb estudis universitaris i que es desplaça per motius de treball. L'Euromed fa set serveis diaris per sentit, la majoria entre València i Barcelona.

nen ofereix un mapa absolutament articulat. De fet, Catalunya té en el País Valencià el principal client i proveïdor de mercaderies alhora. O, el que és el mateix, la majoria d'allò que venen i compren els valencians s'envia i prové, respectivament, de Catalunya.

Tot i així, encara hi ha buròcrates que no veuen l'evidència, i no només a Madrid. Les relacions entre Catalunya i el País Valencià són intenses en el plànol comercial i cultural però resulten exigües en l'institucional i testimonials en aquells àmbits que potser tindrien al seu abast la

possibilitat de pressionar a favor d'un canvi de rumb estratègic.

El conflicte lingüístic instigat per la dreta anticatalanista valenciana ha pesat molt quan es tractava de concretar aliances. Però a l'hora dels retrets, els catalans tampoc no se'n lliuren. «Quan l'equip d'Aznar va reproduir el model radial per a les noves línies d'AVE no hi va haver una reacció conjunta de catalans i valencians. I Catalunya va tenir una gran responsabilitat en això. Ella resolva la seua connexió amb França i es desentenia d'allò que passava al sud de Tarragona, fins i tot del que

passava amb la mateixa Tarragona», apunta Martín.

Aquesta tendència aïllacionista va quedar definida per Boira en *Euram 2010. La via europea*, com «l'error dels catalans». «Aquest error genèric i estès dels catalans es pot resumir en una idea: el bilateralisme com a instrument de projecció 'exterior' de la seua comunitat i que pot traduir-se en la dèria per tractar qualsevol aspecte que els afecte amb Madrid –o amb Brussel·les–, de tu a tu, sols entre ells. [...] Ser una nació sense estat pesa molt i això ha empès els dirigents polítics catalans a voler construir un model de país semblant a aquells

que es conformaren als segles XIX i XX arreu d'Europa», va escriure el geògraf en 2002.

Avui, Boira es ratifica en aquelles paraules. «Catalunya sempre ha tingut un interès pel País Valencià però això no transcendeix a la visió política. Dissortadament, en els últims mesos s'ha refermat un poc la idea que els catalans poden dissenyar un full de ruta, bé siga cap a la independència bé cap a un altre destí, però en tot cas ells a soles. I a Catalunya li interessa formar part de l'eix que va d'Alacant a Lió. Si Catalunya va a França dient-li que pertany a una regió més gran que la que ocupa estrictament com a autonomia, crec que tindrà més arguments per a que les connexions pels Pirineus siguen més intenses», insisteix Boira.

### França

I és que malgrat les implicacions i la complementaritat de les economies de l'eix mediterrani estatal –que alguns teòrics allarguen fins Andalusia, a voltes sense tenir en compte l'escassa entitat dels fluxos econòmics al sud del País Valencià–, la seua definició no trobaria un sentit complet sense la dimensió internacional, i això, ineluctablement condueix a parlar de França, pas obligatori cap al continent.

«El principal coll de botella del corredor és França, que no facilita la comunicació amb la península», indica Martín. De fet l'alta velocitat s'interromp des de Perpinyà fins Montpeller, tot i que a partir de la frontera ja hi ha ample europeu.

Des d'una altra perspectiva, Joan Amorós, secretari general del lobby internacional FERRMED, sorgit del món empresarial per la instauració d'un ferrocarril per a mercaderies des d'Escandinàvia fins Algesires, opina que «el vertader coll de botella» del corredor mediterrani «és la diferència d'amples de via». «Em consta que París està en plena sintonia amb les posicions de FERRMED per potenciar l'eix», assegura Amorós.

## L'alta velocitat per a passatgers als Països Catalans



- 1 **Alacant-La Encina:** Es construeix el TAV que unirà Alacant amb Madrid per Albacete i, des de La Encina, amb València. S'inaugurarà en 2012.
- 2 **La Encina-Xàtiva:** Està operatiu. Té vies d'ample polivalent (ibèric i europeu). En el futur es crearà un corredor de mercaderies.
- 3 **Xàtiva-València:** En obres la doble via d'ample europeu per a passatgers.
- 4 **València:** Inaugurarà el TAV que ve de Madrid i Conca en 2010 amb una estació provisional mentre es construeix un túnel pel mig de la ciutat que vertebrarà l'eix mediterrani ferroviari per a passatgers i mercaderies.
- 5 **València-Castelló:** Està en projecte un TAV per a passatgers. Un canviador d'ample situat a València permetrà provisionalment que els TAV que arriben de Madrid a València continuen amb ample ibèric fins Castelló.
- 6 **Castelló-Vandellòs:** L'actual doble via en ibèric podria ser suplementada amb una doble via en ample europeu per a passatgers. El projecte està en fase d'estudi.
- 7 **Vandellòs-Camp de Tarragona:** En construcció doble via de TAV per a passatgers que connectarà l'eix ferroviari mediterrani amb la línia de TAV Madrid-Barcelona. En principi la connexió en direcció a Barcelona estarà llesta el 2010: en direcció Lleida i Madrid tardarà més. També es crea una estació (Central Tarragona) a l'altura de l'aeroport de Reus amb canviador d'ample per tal que els trens que vénen de València cap al nord en ibèric puguin continuar a partir d'aquest punt en ample europeu.
- 8 **Tarragona:** Hi ha prevista la construcció d'un ramal que enllace la ciutat amb el nou tram Vandellòs-Camp de Tarragona per Vila-seca.
- 9 **Camp de Tarragona-Barcelona:** El corredor mediterrani podrà fer ús d'aquest tram de TAV corresponent a la línia Madrid-Barcelona.
- 10 **Barcelona-Girona-Figueres:** En construcció (encara que amb els terminis superats) una línia de TAV que es preveu siga mixta: passatgers i mercaderies. Inauguració prevista per al 2012.
- 11 **Figueres-Perpinyà:** Línia TAV ja conclosa (s'ha avançat fins i tot a la Barcelona-Figueres) amb un túnel que travessa els Pirineus, el de Portús, en règim de concessió.

## La «gran banana» europea

FERRMED, el *lobby* multisectorial i internacional per a l'impuls d'un gran eix ferroviari de mercaderies que unisca Escandinàvia amb el Mediterrani –a través del Rin i del Roine–, ha elaborat un mapa de les connexions que articularien la seua proposta i li ha eixit una traçat en forma de banana. «Aquesta banana genera un 60 per cent del PIB d'Europa», apunta Joan Amorós, el secretari general de l'associació. A la Unió Europea, només el 15% del transport terrestre es fa a través del ferrocarril (a l'Estat espanyol, un 4%), i FERRMED aspira que aquesta xifra pugue al 35%. Per a això ha elaborat un ambiciós estudi que presentarà el pròxim 27 d'octubre a Brussel·les i que podria determinar les bases del futur model europeu de xarxa ferroviària. L'informe avalua la rendibilitat socioeconòmica del projecte del gran eix ferroviari i la seua àrea d'influència. L'expectació és molt alta.

«No estem en contra de la carretera. Passa que per a moure una tona de mercaderies en camió cal emprar cinc vegades més de combustible que per ferrocarril i s'hi produeixen més emissions de gasos d'efecte hivernacle», resum Amorós.

Per a Gregorio Martín, l'endorriment de l'eix mediterrani en l'ús del ferrocarril com a mitjà per a les mercaderies cal buscar-lo en les reticències dels concessionaris de les autopistes i en el notable volum de «la indústria de la carretera», allò que l'expert defineix com «el *lobby* camioner». En qualsevol cas, Martín està convençut que l'amenaça del canvi climàtic modificarà l'estructura del transport a curt termini.

La proposta de FERRMED atorga una gran importància a la fixació d'uns estàndards comuns en totes les línies de ferrocarril per tal d'agilitzar les comunicacions que van molt més enllà de la unificació de l'ample de via: criteris d'electrificació, longitud dels combois i les terminals, disponibilitat d'horaris...



Entre Vandellòs i Tarragona, la línia ferroviària –aquí entre Miami Platja i l'Hospitalet de l'Infant– encara és de via única. / J. FERNÀNDEZ

## El forat negre entre Tarragona i Castelló

Amb una autovia que va per llarg, una línia fèrria encara de via única durant 40 quilòmetres i un TAV que tot just ara es desvetlla, el tram central de l'eix mediterrani és el més deficitari

**ÒSCAR PALAU**  
Un tren de regionals aturat a l'estació de Cambrils, o a la de Salou, camí de Tortosa, o de Vinaròs, esperant que passi l'Euromed, o un mercaderies. És una imatge que, ho saben bé els soferts usuaris, es repeteix sense remei cada dia, gairebé a cada tren. Cinc, deu minuts, potser vint. És una incògnita l'hora d'arribada al destí. I és que el tram de 40 quilòmetres entre la sortida de Tarragona i la nuclear de Vandellòs és encara l'únic de tot l'eix mediterrani que és de via única, i l'han de compartir la mitjana distància, la velocitat alta i el transport de mercaderies en un dels corredors més transitats d'Europa.

Ja s'està executant, això sí, la variant ferroviària que passarà

més a l'interior, que al 2012 permetrà treure l'actual i perillosa línia dels nuclis urbans més turístics de la Costa Daurada, i de passada deixarà espai per al Tramcamp, el tramvia que ha de revolucionar la mobilitat interna de la regió. La variant, en tot cas, està prevista d'entrada en ample ibèric –hi haurà un intercanviador a la futura estació del sud de l'aeroport de Reus per afavorir-ne la connexió amb la línia del TAV Madrid-Barcelona, la qual, per cert, no està tècnicament preparada per a mercaderies, que en requeriran una de nova al costat– i sense tenir present tampoc per res la possible construcció en paral·lel de la línia que hauria de ser la bona. És a dir, la d'ample europeu per a passatgers (TAV) entre Tar-

ragona i Castelló, els estudis per a la qual tot just ara s'activen després d'anys d'indefinió de l'Estat, que es negava a tancar la connexió. El Congrés aprovava tot just al maig una històrica resolució unànime reclamant el projecte en el marc del corredor mediterrani, tot i que ja es veurà si els diputats populars i socialistes el defensen tant a Brussel·les –ha de competir amb una línia que es volen inventar entre Pau i Saragossa, per sota el Pirineu aragonès– com per aconseguir els fons per finançar-lo...

Tot plegat només són exemples del dèficit, en infraestructures i en planificació, que acumulen les comunicacions directes entre Catalunya i el País Valencià. Una mostra a què encara cal afegir un altre botó: l'au-

tovia A-7, l'alternativa a l'autopista de peatge, que també està per fer entre la Jana, al Maestrat, i Vandellòs. I els pressupostos de l'Estat del 2010 tampoc no hi reserven ni un euro per a obres, pendents d'estudis interminables i de definir traçats que –s'ha de dir tot– al territori tampoc no generen consens.

Sembla, tanmateix, que alguna cosa es desvetlla. Tot just l'1 d'octubre, les cambres de comerç de Tarragona i Castelló acordaven crear una mesa de treball que segueixi i pressioni perquè s'executin unes infraestructures que el sector econòmic d'ambdós cantons del riu Sénia reclama, ara sí, conjuntament i de manera prioritària. Un detall nou que no hauria de passar desapercebut a Madrid.



Camps rep Montilla a les portes del Palau de la Generalitat Valenciana. / PRESENCIA

## I l'«eix de la prosperitat»?

Els governs català i valencià han reprès la relació institucional arran de la trobada entre Montilla i Camps el maig passat

**L'**«eix de la prosperitat», una marca encunyada pel PP per posar de relleu els suposadament estrets vincles econòmics entre Madrid, el País Valencià i les Balears, va convertir-se en una sobreinterpretada reacció als intents per part de Catalunya de liderar l'articulació institucional de l'eix mediterrani, i que va acabar en la creació de l'Euroregió Pirineus Mediterrània. Per no compartir, els socis de l'*eix de la prosperitat* no compartien ni veïnat. L'única coincidència era la presència de governs del PP en tots tres territoris. De fet, els seus impulsors deixaren d'invocar-lo l'endemà de la derrota de Jaume Matas en les autonòmiques balears de 2007.

E.O.

### Una Euroregió incompleta

L'Euroregió Pirineus Mediterrània, impulsada durant la presidència de la Generalitat de Pasqual Maragall, va aconseguir l'adhesió de les Balears, fins i tot quan manava Matas –a més de les d'Aragó, Llenguadoc-Rosselló i Migdia-Pirineus (14 milions d'habitants, en total)–, però no la de Camps. A parer de Josep Vicent Boira, aquesta eventualitat no hauria de representar cap obstacle per reforçar l'eix mediterrani. «És clar que seria aconsellable la integració del País Valencià però potser no hi calguen tants avanços institucionals, sinó mantenir una posició pragmàtica.»

Més tard, i una volta arraconades en la distància importants desavinences polítiques entre els governs català i valencià, com les que van propiciar la derogació del transvasament de l'Ebre o la reforma de l'Estatut català, va emergir per fi la pressió empresarial, una crida a l'entesa entre polítics, amb vista sobretot al reforçament de les infraestructures viàries. S'hi establiren contactes entre les cambres de comerç d'ambdós territoris i es produïren diverses reunions dels respectius consellers de l'àrea d'obres públiques. Però curiosament, fou la visita obligada de Montilla a Mestalla per assistir a la final de Copa Athletic-Barça de maig, la que va fer possible l'esperada entrevista amb Camps.

## «Ancorar» les Illes Balears

Potser les Balears no mai tindran una línia de ferrocarril d'alta velocitat ni una autopista de tres carrils per sentit, però això no voldrà dir que no són part fonamental de l'eix mediterrani. Si els intercanvis comercials entre Catalunya i el País Valencià són d'allò més intensos, en el cas balear els vincles es multipliquen: la pràctica totalitat de les mercaderies que entren i ixen pels seus ports provenen de Catalunya i el País Valencià. Igualment, els indicadors econòmics i els demogràfics dels balears són molt similars als dels seus veïns occidentals. Aquestes coincidències justifiquen, sobretot des del punt de vista illenc, la necessitat d'una nova geografia. «És urgent ancorar les Illes a un territori més ample», subratlla Boira en *Euram 2010*. Per al geògraf, a més, la col·laboració de les Illes resultaria imprescindible per a la constitució d'un gran *lobby* a tot l'arc.

## L'adequació dels ports

La puixança dels ports de València, Tarragona i Barcelona, sobretot pel que fa al trànsit de contenidors, contrasta amb el volum de mercaderies que mouen els del nord d'Europa, especialment Rotterdam. I això que la posició geogràfica de l'eix mediterrani convertiria València, Tarragona i Barcelona en una destinació *natural* dels vaixells que provenen de l'Àsia a través del canal de Suez, que s'estalviarien una bona part del recorregut. Però l'absència d'una xarxa de ferrocarril òptima i específica per a evacuar cap al continent les mercaderies que avui *fugen* cap a Rotterdam, es presenta com el gran obstacle a l'hora de competir. En aquest sentit, la intermodalitat, és a dir, l'ús de diversos mitjans de transport en el moviment de mercaderies –especialment la combinació de ferrocarril i vaixell– és encara una assignatura pendent.