
Geopolítica de les infraestructures de transport a l'espai transfronterer català-francès. Criticitats i reptes del projecte europeu

JOSEP VICENT BOIRA

Universitat de València
josep.boira@uv.es

MATTEO BERZI

Universitat Autònoma de Barcelona
i Joint Research Centre
matteo.berzi@uab.cat

ANTONI DURÀ

Universitat Autònoma de Barcelona
antoni.dura@uab.cat

RESUM

Al voltant d'un 30 % de la població de la Unió Europea viu en regions frontereres internes entre estats. De tots és sabut que un sistema de transports és un potent instrument estructurador de l'espai i als espais transfronterers aquesta relació és encara més pregona. Un bon sistema de transports entre territoris fronterers pot ajudar a reduir les externalitats negatives. A aquesta argumentació, se n'hi suma una altra: uns bons serveis (ferroviaris, en aquest cas) permetrien combatre de manera més eficaç el canvi climàtic i incidir en la descarbonització dels transports a Europa. En relació amb tot açò, observem que el procés de construcció europea està posant les bases per a una cooperació més intensa en alguns dels àmbits esmentats, concretament en el transport transfronterer entre Catalunya i França. Nos processos permeten presentar un panorama encoratjador, o almenys esperançador, del futur.

PARAULES CLAU

transport; zones transfrontereres; xarxa TEN-T; ferrocarril; geopolítica.

Al voltant d'un 30 % de la població de la Unió Europea viu en regions frontereres internes entre estats (European Commission, 2021). De tots és sabut que un sistema de transports és un potent instrument estructurador de l'espai. En el cas dels espais transfronterers aquesta relació és encara més pregonada (Giménez Capdevila, 2012). Un bon sistema de transports entre territoris fronterers pot ajudar a reduir les externalitats negatives dels límits administratius que penalitzen la vida quotidiana dels seus habitants i, al mateix temps, ajudar a construir externalitats positives, com ara conjuntar energies i forces per a fer servir sinergies, incrementar la visibilitat i l'atractiu d'espais de frontera i crear noves oportunitats per als participants (Spiekermann i Wegener, 2006; Lopez *et al.*, 2009; Medeiros *et al.*, 2019; ESPON, 2020, European Commission, 2021). A més, és rellevant desenvolupar serveis públics transfronterers perquè poden ajudar a una major integració social, política i cultural de regions separades per fronteres estatals, permeten la provisió adequada de serveis educacionals, de protecció civil, de transport i de salut que incrementen l'atractiu d'aquestes àrees per a la població i per al sector empresarial i, finalment, ajuden a compensar l'escassetat de serveis públics domèstics i de provisió de serveis privats en aquestes terres de confins on no sempre la distribució espacial de tots dos components fonamentals és adient. A aquesta argumentació se n'hi afegeix una altra de no menys important: uns bons serveis (ferroviaris, en aquest cas) permetrien combatre de manera més eficaç el canvi climàtic i incidir en la descarbonització dels transports a Europa (ECO-Union & RAC-France, 2022). Dit això, en aquest cas, observem que el procés de construcció europea està posant les bases per a una cooperació més intensa en alguns dels àmbits esmentats. En concret, en el transport transfronterer. Nous processos permeten enllaçar amb reflexions anteriors per presentar un panorama encoratjador, o almenys esperançador, del futur en aquest camp. Un indicatiu rellevant és l'atenció que està rebent el transport transfronterer, amb pàgines web de gran interès com <www.crossbordertransport.eu>, que recull una mostra completa de tots els serveis de transport transfronterer a la Unió Europea.

El nostre objectiu és fer-nos ressò d'aquesta conjuntura, especialment pel que fa al transport ferroviari, i exposar-ne les característiques.

1. La revalorització dels territoris transfronterers. El vector europeu

El 31 de gener de 2023, la Comissió Europea va anunciar la selecció de deu projectes pilot elegits dins el programa *Connecting Europe by rail*, després d'un procés llarg iniciat amb la convocatòria de candidatures el desembre del 2021.¹ D'aquests deu, tres afectaven la península Ibèrica i dos l'espai transfronterer entre l'Estat espanyol i francès. En concret, aquests dos es desenvolupaven sobre la franja que uneix el territori català i occità. El primer fou l'European Sleeper, un nou

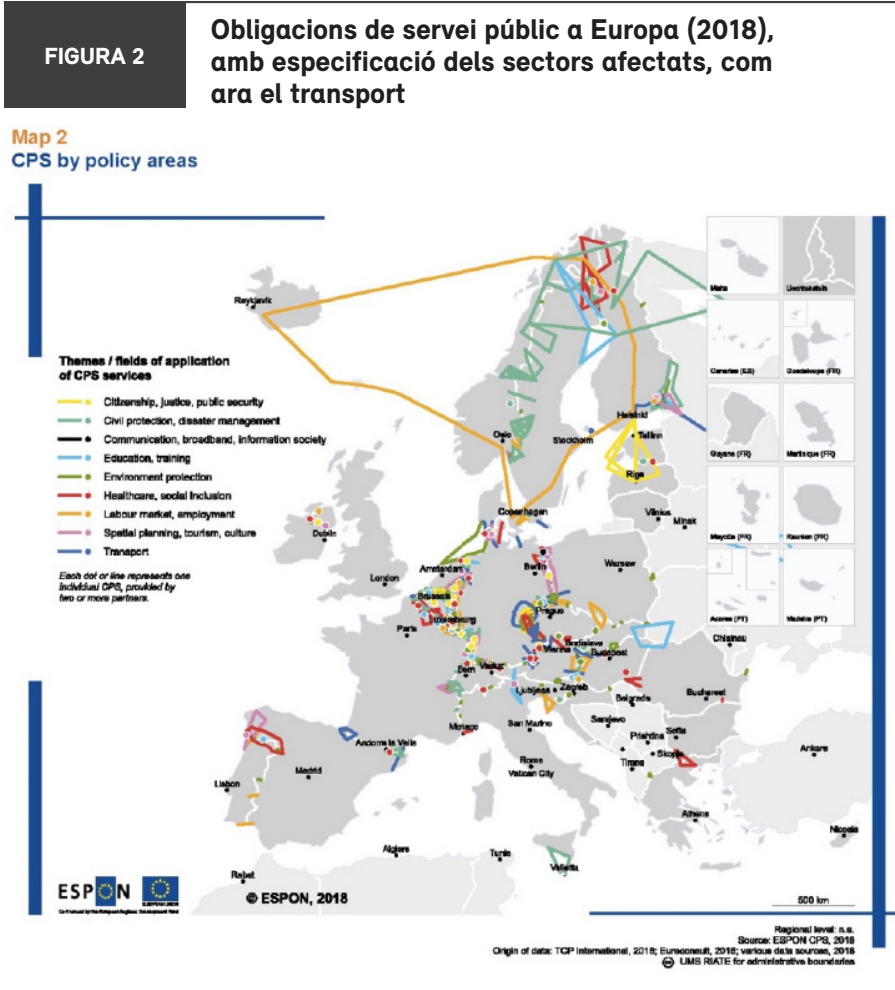
1. <https://transport.ec.europa.eu/news/connecting-europe-train-10-eu-pilot-services-boost-cross-border-rail-2023-01-31_en>

projectes pilot seleccionats per la Comissió dins el programa «Connectar Europa per tren» tinguem com a protagonista, directe o indirecte, l'espai transfronterer català-occità ens sembla interessant com a punt d'inici d'aquest article. Entre altres coses, perquè és un indicatiu que apunta a la hipòtesi que sustenta la nostra recerca: s'està produint una finestra d'oportunitat per a establir unes millors i més fortes relacions transfrontereres gràcies a vectors geopolítics globals associats al projecte de construcció d'un espai polític i econòmic europeu i que es materialitzen en una aposta decidida per un transport ferroviari sostenible en totes les escales i en el combat al canvi climàtic. Pensem que els efectes de tots dos vectors poden afavorir territoris transfronterers com aquest que estudiem que, des de fa dècades, cerquen un paper digne en l'escenari europeu mitjançant iniciatives de cooperació de tot tipus. Ara, programes com aquest poden afavorir les comunicacions transfrontereres com a objectiu fonamental.

Cal aprofundir una mica en aquesta història. El 14 de desembre de 2021, la Comissió Europea va publicar el pla d'acció per a impulsar el transport ferroviari de passatgers de llarga distància i transfronterer.³ Amb ocasió d'haver declarat el 2021 com l'Any Europeu del Ferrocarril, la Comissió va presentar una iniciativa que buscava promoure el transport ferroviari en un context de combat al canvi climàtic i de construcció d'un espai ferroviari interoperable al si de la Unió. En la definició d'aquests dos principis, trobem les dues escales que conformaran els interessos d'aquest paper: l'escala general, representada per la llarga distància i associada amb la construcció d'un espai ferroviari transeuropeu, i l'escala local, amb dimensió purament transfronterera i amb el consegüent combat al canvi climàtic i la més còmoda lliure circulació per sobre de les fronteres estatals. Aquest pla d'acció del 2021 reconeixia de manera implícita que l'obertura del mercat ferroviari als serveis privats transfronterers, en vigor des del 2010 (els serveis dins dels estats no es van obrir a la competència fins al 2020), no havia aconseguit els resultats esperats. D'aquesta manera, la Comissió establí una sèrie d'accions que poden tenir repercussions favorables en els espais pròpiament transfronterers. En podem destacar dues: la simplificació de la compra de bitllets amb un accés més fàcil al sistema ferroviari i la possibilitat de declarar obligacions de servei públic (OSP)⁴ en aquests trajectes, amb la consegüent capacitat d'atorgar contractes de servei públic a connexions o xarxes transfrontereres i no sols estatals. És més, el programa comunitari permetia la caracterització de serveis transfronterers «híbrids», és a dir, serveis ferroviaris transfronterers que inclouen un o més trajectes explotats en el marc d'una OSP i un o més trajectes explotats d'acord amb un règim de lliure accés. A més, aquest pla de 2021 obria la convocatòria per a programes pilot que permeteren a la Comissió desenvolupar, concretar i donar suport a iniciatives que compliren els requisits del programa i s'ajustaren als objectius polítics desitjats. Cal dir que en aquests moments, a tot el territori de la Unió Europea hi ha quasi 600 iniciatives d'OSP transfrontereres en marxa, especialment al llarg de les fronteres del Benelux, França, Alemanya i els països nòrdics (figura 2).

3. <https://transport.ec.europa.eu/news/action-plan-boost-passenger-rail-2021-12-14_en>

4. Per a una caracterització dels OSP a escala europea, vegeu EPSON (2020).



FONT: ESPON.

El context europeu d'aquestes OSP transfrontereres ens diu que, pel que fa al transport, aquest ocupa la tercera posició en nombre d'acords signats (en total, 105), darrere de la preservació ambiental (119) i la protecció civil i gestió de desastres (118) i per damunt d'altres camps, com la inclusió social i la salut o l'educació (ESPON, 2020:8).

Tornant a la convocatòria de 2021 de la Comissió per impulsar el transport ferroviari, el resultat ja el coneixem: dos dels deu programes pilot seleccionats en el marc d'aquest pla permeten visualitzar, en la llarga i en la curta distància, a escala general europea i a escala regional transfronterera, la preocupació pel desenvolupament dels serveis ferroviaris que obrin noves possibilitats als territoris. Factors associats a la geopolítica europea, entesa com l'aprofundiment de la construcció d'un espai únic europeu i un combat decidit contra el canvi climàtic, han vingut en auxili dels tradicionals desitjos dels territoris transfronterers de disposar d'unes comunicacions més permeables, que cohesionen els espais i els doten d'una estructuració major per sobre de les fronteres estatals. No debades, la resolució del Parlament Europeu de 13 de desembre de 2022 sobre aquest pla d'acció de la Comissió es mostra clarament favorable a tots els punts,

recollint tretze vegades el concepte «transfronterer» en les nou pàgines del document.⁵ Ens sembla rellevant el paràgraf següent (consideració 20, p. 52), atès que mostra que unes bones connexions transfrontereres no s'han d'oposar al desenvolupament de la xarxa transeuropea (TEN-T), sinó que fins i tot s'hi poden veure afavorides.

[El Parlament Europeu] Subratlla que, atès que actualment només el 44 % dels residents fronterers de la Unió tenen accés a serveis ferroviaris i que sovint no existeixen solucions de transport multimodal adequades, perquè la TEN-T exercisca el seu paper en el foment de la cohesió socioeconòmica i territorial en el mercat interior de la Unió és necessària una connectivitat intel·ligent a la xarxa bàsica de la TEN-T i ha de desenvolupar-se una major integració de les diferents xarxes nacionals, incloses també les zones rurals, remotes, insulars, perifèriques i altres zones desfavorides, amb la finalitat de promoure el seu desenvolupament socioeconòmic.

En aquest article, doncs, pretenem demostrar com a hipòtesi de treball que en els darrers anys s'estan desenvolupant vectors geopolítics d'escala global europea que connecten amb una sèrie d'antecedents (vegeu, per exemple, Giménez Capdevila, 2005 i 2012) i que poden ajudar a revaloritzar els territoris transfronterers locals gràcies a noves iniciatives i programes. Qualsevol anàlisi de la seua realitat espacial ha de comptar amb aquesta trajectòria. Aquests objectius els pretenem estudiar en l'espai transfronterer català-occità, a totes dues bandes de la frontera estatal hispanofrancesa. En aquest cas, pretenem demostrar que estan en marxa iniciatives d'infraestructures ferroviàries que, a escala general i local, poden ajudar a determinar de manera positiva el seu futur. En concret, ens centrarem en el desenvolupament del corredor mediterrani de la xarxa TEN-T de la UE (escala general) i en les iniciatives de connexió ferroviària transfronterera que, des de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, des del mateix Govern català i des d'altres instàncies, com ara Renfe, s'han posat damunt la taula. Volem doncs inserir el tema de les relacions transfrontereres en el marc de la geopolítica europea associada a la descarbonització del transport i a la construcció d'un espai ferroviari europeu i, al mateix temps, enllaçar amb reflexions anteriors que ja van obrir la porta, en un altre context, a aquesta perspectiva.

2. Dos vectors favorables a una nova oportunitat per al territori transfronterer: el Pacte Verd Europeu i la xarxa transeuropea de transports

Com hem dit, dos són els vectors geopolítics generals que entenem que poden ajudar a aconseguir els objectius d'un territori transfronterer més cohesionat i estructurat: el combat al canvi climàtic i la construcció d'un espai únic europeu ferroviari. Tots dos vectors es materialitzen en dues iniciatives que hem d'explicar, ni que siga breument: el Pacte Verd Europeu i la xarxa transeuropea de transports de la UE TEN-T.

5. <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022IP0437>>

2.1. L'aposta pel Pacte Verd Europeu

Com assenyalen els documents oficials,⁶ el Pacte Verd Europeu és un paquet d'iniciatives polítiques que tenen com a objectiu situar la UE en el camí cap a una transició ecològica, amb l'objectiu últim d'assolir la neutralitat climàtica d'aquí al 2050. Aquesta iniciativa es presenta com «la base per a la transformació de la UE en una societat equitativa i pròspera amb una economia moderna i competitiva». El paquet inclou iniciatives que comprenen el clima, el medi ambient, l'energia, el transport, la indústria, l'agricultura i les finances sostenibles, totes estretament relacionades. La Comissió va posar en marxa el Pacte Verd Europeu el desembre del 2019 i el Consell Europeu en va prendre nota a la reunió de desembre d'aquell mateix any. De totes les iniciatives associades a aquest *European Green Deal*, potser la més rellevant per a l'àmbit d'aquest treball és l'Objectiu 55 (*Fit for 55*), un conjunt de propostes per a revisar la legislació relacionada amb el clima, l'energia i el transport i engegar noves iniciatives legislatives per a adaptar la legislació de la UE als objectius climàtics de la UE. Aquest paquet pretén, amb la seua adopció, reduir les emissions netes de gasos d'efecte hivernacle de la UE almenys en un 55 % respecte als valors del 1990 d'aquí al 2030. Aquest objectiu és jurídicament vinculant i es basa en una avaluació d'impacte realitzada per la Comissió.

Doncs bé, tant el Pacte Verd Europeu com l'Estratègia de mobilitat sostenible i intel·ligent⁷ situen el transport ferroviari en el centre dels esforços per a aconseguir un sistema de mobilitat més ecològic per a la Unió. Aquesta estratègia passa per la combinació d'una major tarifació del carboni amb mesures específiques de suport a la mobilitat multimodal i a les inversions en transport sostenible, segur i intel·ligent. Fet i fet, podem llegir als documents oficials afirmacions com aquesta:

El ferrocarril continua sent un dels modes de transport més segurs i nets i, per tant, se situa al centre de la nostra política per fer que la mobilitat a la UE siga més sostenible. La proposta de la RTE-T d'avui va acompanyada d'un pla d'acció sobre el ferrocarril transfronterer i de llarga distància que estableix un full de ruta amb mesures noves per contribuir que la UE assoleixi el seu objectiu de duplicar el trànsit ferroviari d'alta velocitat d'aquí al 2030 i triplicar-lo d'aquí al 2050.⁸

2.2. La construcció i l'impuls a la xarxa transeuropea de transport (TEN-T)

Pel que fa a la xarxa transeuropea, aquesta es van definir originalment el 2011,⁹ amb una decisió política de la Unió Europea, tot i que no va començar la seva marxa fins al 2013, quan els reglaments que hi donen forma es van aprovar: ens referim als reglaments 1315 i 1316 (actualment ja s'ha actualitzat el Reglament 1316 i està en fase de revisió el 1315).

6. <<https://www.consilium.europa.eu/es/policies/green-deal/>>

7. <https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en>

8. <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_21_6776>

9. <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_11_706>

El Reglament (UE) 1315/2013, per al desenvolupament de la xarxa transeuropea de transport (TEN-T), o «Reglament d'orientacions de la TEN-T», té com a objecte posar les bases per al desenvolupament de la Xarxa Transeuropea de Transport mitjançant una estructura de doble capa consistent en la xarxa global i la xarxa bàsica. Per la seua banda, pel que fa al Reglament (UE) 1316/2013, que disposava el finançament de la xarxa de transport, fou substituït pel 1153/2021. Aquest darrer continua amb el Mecanisme Connectar Europa (CEF en les seues sigles en anglès), aprovat el passat 7 de juliol de 2021, conegut com a «Reglament CEF», que abasta transports, energia i telecomunicacions, regula les condicions de suport financer comunitari als projectes de realització de la xarxa en el període 2021-2027 i defineix els itineraris dels corredors multimodals de la xarxa bàsica com a instrument de finançament prioritari (part III del seu annex). Com hem dit, aquest reglament és l'actualització de l'anterior Reglament 1316/2013.

L'aspecte més destacat d'aquesta nova visió de les infraestructures a la UE fou l'aparició dels corredors europeus. Els corredors són una part de la xarxa transeuropea (TEN-T), dins de la qual conformen la xarxa denominada «bàsica». Efectivament, la xarxa es compon de diverses divisions o capes: la «bàsica» (composta d'aquelles parts de la xarxa global que tinguin la major importància estratègica per a aconseguir els objectius de desenvolupament de la xarxa transeuropea de transport), la «global» (la resta de les infraestructures existents i planificades de la xarxa transeuropea de transport, així com de mesures destinades a fomentar l'ús eficient i sostenible des del punt de vista social i mediambiental d'aquestes infraestructures) i, a partir de la revisió de desembre del 2021, s'ha presentat una proposta que inclou l'opció de «bàsica estesa», trams que es consideren bàsics en la xarxa, però el termini de finalització dels quals no serà obligatòriament el 2030, sinó el 2040.

Com podem veure, a partir del 2013 en el cas de les infraestructures i del 2019 en el cas del combat al canvi climàtic i la descarbonització de la societat europea, apareixen clares oportunitats associades al ferrocarril, tant a l'escala global com local, que s'han concretat en els projectes pilot als quals fèiem referència en l'inici d'aquest article. D'aquesta manera, no és possible de cap manera entendre que la Comissió haja seleccionat serveis transfronterers i de llarga distància que travessen o tenen com a protagonista l'espai català-occità, sense tenir en compte que són la conseqüència de processos geopolítics d'abast més global. En altres paraules, el Pla d'acció del 2021 sobre la connexió ferroviària europea que considera els dos projectes esmentats no pot entendre's sense una anàlisi més profunda dels vectors geopolítics que estan en marxa a la Unió Europea. Aquests vectors poden ajudar a desenvolupar un procés històric poc reeixit.

3. La difícil vertebració ferroviària del Pirineu i els esforços de la Cooperació Transfronterera

De fet, el desenvolupament històric de la xarxa ferroviària a través dels Pirineus s'ha enfrontat ja abans a tensions similars a les plantejades en el moment actual. D'una banda, les diferents estratègies entre les escales estatal i local i, de l'altra, desenvolupament econòmic versus protecció ambiental, han anat configurant la trama ferroviària tal com avui la coneixem. En el primer cas (les tensions entre escales) la voluntat de construir xarxes que vertebrassin els territoris interiors d'Espanya i França, i més, des d'una perspectiva radial, deixa en els seus inicis les connexions internacionals en un pla secundari, i no considera d'interès, fins molt recentment, un desplegament ferroviari local transfronterer. Pel que fa a les tensions ambientals, es manifesten especialment en les darreres dècades i en determinats projectes, en particular la possible articulació de l'eix central ferroviari paral·lel als dos eixos atlàntic i mediterrani.

Pel que fa a la voluntat d'afrontar d'una manera global els reptes que planteja la vertebració ferroviària transpirinenca, tenint en compte un propòsit d'integrar aquestes tensions, cal parlar de la creació de la Comunitat de Treball dels Pirineus (CTP) el 1983 per part del Consell d'Europa com un instrument per preparar l'entrada d'Espanya a la Comunitat Europea. Aquest organisme té la virtut d'integrar el conjunt de regions i comunitats autònomes que limiten amb la frontera internacional i la seva pervivència fins avui l'ha convertit en un referent fonamental del diàleg transfronterer pirinenc.

FIGURA 3

Comunitat de Treball dels Pirineus



FONT: Elaboració pròpia. Dades de © EuroGeographics per a les regions administratives. Eurostat, 2023.

Cal remarcar, en el cas que ens ocupa, que ha mantingut entre les seves línies estratègiques de treball les infraestructures de transport. El geògraf Rafael Giménez Capdevila, especialista en transports que va ser membre de la Comissió de Coordinació de les Comunicacions de la CTP, ha tractat la qüestió en dos articles a *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*. En el primer (Giménez Capdevila, 2005) remarca el conflicte entre l'esforç de permeabilització de la serralada (tant pel que fa a connectivitat de territoris adjacents com més allunyats) i l'impacte que això suposa en termes de medi natural, però també culturals, i suggereix una nova governança capaç de coordinar institucions i col·lectius implicats. Al segon article (Giménez Capdevila, 2012) posa l'accent en com ideologia i geopolítica expliquen en bona part l'estat actual de la connexió ferroviària transfronterera al conjunt de la serralada. Així, el desenvolupament de les xarxes d'alta velocitat a França i Espanya s'ha preocupat sobretot de vertebrar els respectius territoris en connexió amb les capitals, fet que endarrereix tot plantejament de connexió internacional. Aquest punt de vista ha estat també remarcat per altres autors, com ara Germà Bel (2012), que ho inclou dins una més àmplia estratègia de centralització de les principals infraestructures, en el cas d'Espanya les aeroportuàries d'una manera especial. Com a contrapès, Giménez Capdevila reivindica actualitzar les propostes formulades en les primeres dècades per la CTP, pensades per a un adequat encaix de les necessitats locals (pirinenques) amb un marc que va deixant de ser l'estatal per a ser cada vegada més europeu.

En aquest sentit, cal recordar com la mateixa integració d'Espanya el 1986 al que avui és la Unió Europea va suposar en si mateixa un revulsiu a les estratègies de desenvolupament ferroviari. La lliure circulació de mercaderies i persones, posteriorment incrementada amb els tractats de la Unió Europea, han constituït un estímul per a reforçar i coordinar els eixos que travessen la frontera. L'esmentada formulació de la TEN-T, ja comentada, no és sinó una conseqüència més d'aquesta realitat.

D'altra banda, una de les fórmules de la integració europea en les darreres dècades ha estat un avenç substancial en les iniciatives de l'anomenada Cooperació Transfronterera (CTF), actualment la més important de les tres branques en què es divideix l'Objectiu de la Cooperació Territorial Europea (juntament amb la Transnacional i la Interregional). La CTF es caracteritza per donar protagonisme a les entitats territorials subestats, des de l'escala regional (o autonòmica) fins a la local, passant per ens intermedis i sectorials diversos. En aquest sentit, el conjunt d'iniciatives de cooperació a la frontera pirinenca és notable i ateny àmbits molt diversos, amb exemples molt destacats com ara l'Hospital transfronterer de la Cerdanya o, fins i tot, en el camp de les comunicacions, el manteniment del túnel de Bielsa-Aragnoet. Tanmateix, en relació amb la cooperació ferroviària, les iniciatives són molt escasses. Es pot assenyalar a la banda atlàntica unes minses millores en el tren que creua la costa basca, que han permès la coordinació horària i de compra de bitllets dels trens entre Donostia i Baiona, en el marc de l'anomenada Eurociutat Basca, però resta pendent la completa interoperabilitat que reivindica el territori, mitjançant la via estàndard i altres requisits tècnics i administratius que requereixen la seva posada en marxa, tal com reconeixia el govern espanyol al respecte (Congreso de los Diputados,

FIGURA 4

Esquema ferroviari de la Comunitat de Treball dels Pirineus l'any 2000

- Nova línia per a l'alta velocitat
- Línia a adequar a les normes de la xarxa transeuropea de transport (TEN-T)
- Línia a condicionar
- Enllaç transpirinenc



FONT: Giménez Capdevila, 2005, p. 103.

2021).¹⁰ Pel que fa a la recuperació de la connexió entre Canfranc i Auloron, en l'actualitat es manté fora de les estratègies ferroviàries vigents.

Pel que fa a la frontera catalana, els actors locals han centrat els esforços en l'aprofitament de les connexions generades per l'alta velocitat per a aproximar les principals ciutats que estructuren l'anomenat Eurodistricte Català Transfronterer: Perpinyà, Figueres i Girona. Es tracta, doncs, de la coordinació estratègica dels actors locals a una escala transfronterera, fet que és també un procés nou en relació amb dinàmiques històriques. L'Eurodistricte és una proposta d'institucionalització transfronterera que reuneix des del 2007 aquest àmbit de relació local de les dues parts de Catalunya, Nord i Sud. Si bé aquesta entitat ha tingut una trajectòria irregular i d'escassa capacitat transformadora, ha restat almenys un referent simbòlic de la voluntat dels governs locals (i comarcals) d'una banda i l'altra d'estrènyer relacions en diferents camps,

10. <https://www.congreso.es/entradap/l14p/e13/e_0135991L_n_000.pdf>

també en el del transport. En aquest context, des de l'àmbit local s'ha pressionat per aprofitar l'alta velocitat com el millor mitjà per a comunicar les tres ciutats esmentades.

En una escala superior, diverses entitats transfrontereres han mostrat la preocupació pels vincles entre els territoris objecte d'aquest article: l'actual Euroregió Pirineus Mediterrània (EPM), nascuda el 2004 i que inicialment englobava els territoris d'Occitània, Catalunya, l'Aragó i les Illes Balears; la seva precedent Catalunya - Llenguadoc - Rosselló i Migdia-Pirineus; o la Xarxa de Ciutats C-6, que lligava capitals territorials (València, Saragossa, Barcelona, Palma, Tolosa de Llenguadoc i Montpeller). Cal dir, però, que la seva incidència en l'àmbit ferroviari ha estat escassa, ja que són estructures amb una capacitat d'acció molt reduïda. En aquest sentit, es pot apuntar que, vista la seva trajectòria, tant l'actual EPM com els seus precedents han respost molt escassament al propòsit per a les quals van ser imaginades, en el sentit ampli de ser espais de diàleg i aproximació entre territoris veïns de la frontera hispanofrancesa, territoris amb uns vincles històrics i culturals importants. En canvi, l'acció de l'EPM es redueix avui a una simple plataforma per a la petició de recursos de projectes Interreg, que en alguns casos esdevenen xarxes d'actors més o menys estables, però d'escàs impacte real en el territori. Per contra, les polítiques executives transfrontereres es vehiculen per via sectorial, com és el cas dels transports. I és aquí on es posa de manifest una altra realitat, la desigual capacitat executiva entre els governs de les comunitats autònomes a Espanya (força desenvolupada en àmbits com el dels ferrocarrils interns) i les regions a França.

La qüestió de la connexió ferroviària transfronterera a escala de l'EPM ha estat analitzada en un estudi finançat pel govern català (IET, 2009). L'estudi valora les actuacions passades i les previsions del moment, i acaba apuntant a les potencialitats del transport ferroviari de viatgers al territori euroregional. És interessant destacar les propostes en aquest darrer apartat, referides tant a passatgers com a mercaderies.

- a) Passatgers: l'aprofitament de l'alta velocitat per a atendre una alta demanda d'escala «regional», en particular entre Barcelona i la frontera italiana (aquí es recullen les previsions de la SNCF i s'inclou la Provença); la creació d'un comitè de serveis que incorpori les institucions membres de l'EPM i els operadors ferroviaris; l'afavoriment de la intermodalitat entre transport urbà i interurbà (amb la consegüent ubicació adequada de les estacions de l'alta velocitat).
- b) Mercaderies: atendre les prognosis a escala euroregional, que apunten a un increment notable de la demanda; i coordinar els actors de l'EPM per reforçar les iniciatives comunitàries entorn de la xarxa europea ferroviària i, especialment, pressionar Espanya per adaptar-se a aquesta realitat, amb l'objectiu que França es vegi també forçada a adoptar-la, tot sortint progressivament de les inèrcies del passat.

L'estudi també es fa ressò de diferents iniciatives de cooperació en aquest àmbit que val la pena recuperar: un primer de caràcter més institucional, el projecte europeu Interreg B ARCOMED, destinat a coordinar les estratègies d'alta velocitat a la façana mediterrània; i en l'àmbit de la

societat civil, les iniciatives EURAM i FERRMED, ambdues pensant en particular en la connexió del ferrocarril de mercaderies des de la Mediterrània ibèrica fins a la resta d'Europa.

En tot cas, en la mateixa línia val la pena esmentar també l'acció de *lobby* de pressió, des de 2008, d'un grup de ciutats (Barcelona, Girona, Figueres, Besiers, Montpeller, Narbona, Perpinyà i Tolosa de Llenguadoc) per a demanar l'acceleració de la connexió transfronterera d'alta velocitat entre Barcelona i Nimes. Es tracta d'una mostra més de la preocupació que les administracions públiques i la societat civil dels territoris transfronterers han tingut en els darrers temps per a aprofitar i adequar el transport ferroviari com una eina més sostenible que contribueix substancialment al desenvolupament econòmic i l'aproximació de societats veïnes.

La importància creixent de les iniciatives de cooperació transfronterera en el desenvolupament dels espais a banda i banda del Pirineu queda reflectida també en els tractats bilaterals entre França i Espanya, que l'han reconegut de forma explícita des del Tractat de Baiona de 1995. La mostra més recent és el Tractat d'Amistat i Cooperació signat per ambdós estats el gener del 2023, en el qual es dedica tot el títol IX a aquesta qüestió (Gobierno de España, 2023). Així, segons el Tractat, la intensificació de la CTF es concretarà en la definició d'una estratègia de cooperació transfronterera conjunta. És cert, però, que en aquest apartat no es fa referència al transport, i que en el conjunt del tractat es tracta la qüestió de les connexions de transport de manera ben superficial i ambigua. Caldrà veure si, tanmateix, aquest reforç de la col·laboració entre els dos estats té finalment una repercussió pràctica en la qüestió de les connexions ferroviàries.

4. Les connexions transfrontereres ferroviàries en l'actualitat¹¹

Des d'una perspectiva local, les relacions ferroviàries entre els dos vessants dels Pirineus segueixen sent molt deficitàries tot i l'existència d'infraestructures que permetrien comunicacions més eficients entre les àrees urbanes i les comarques dels dos costats.

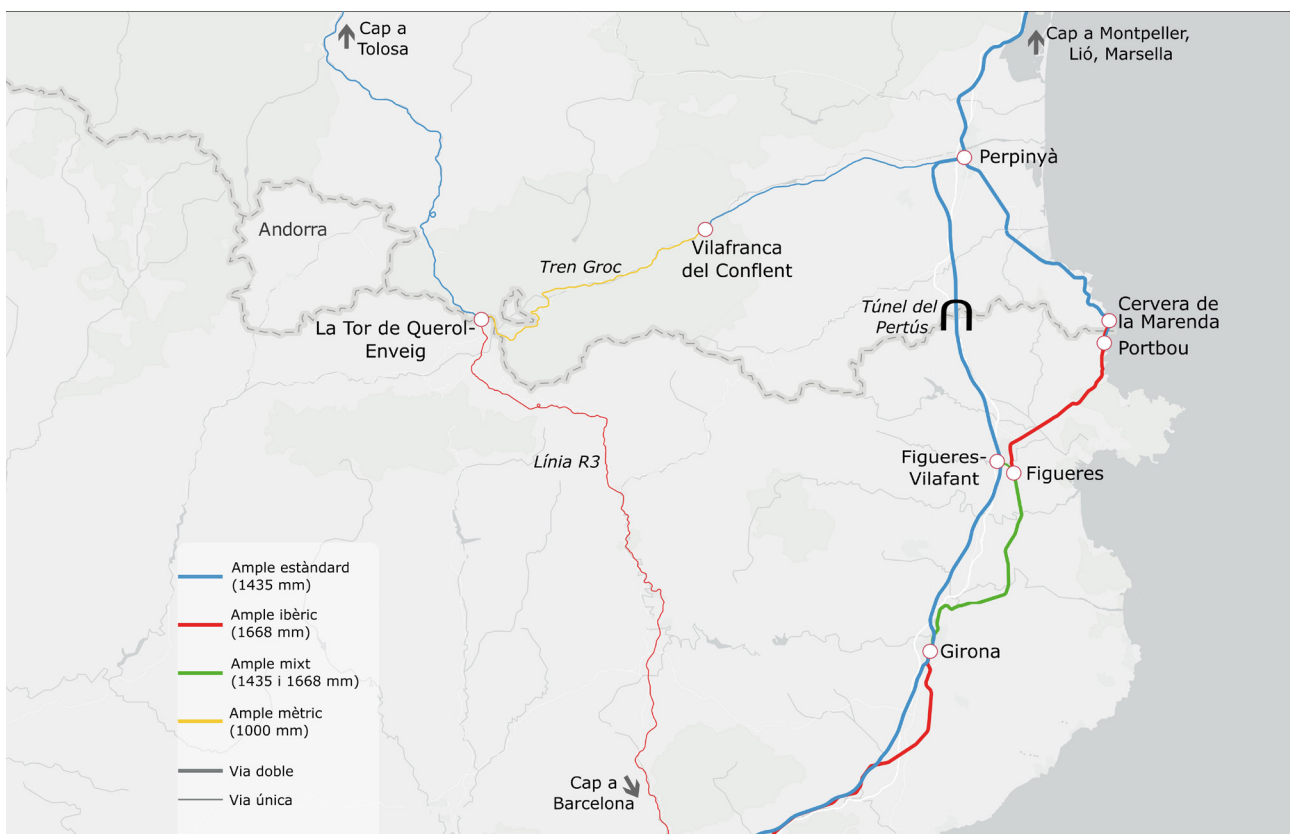
L'estructura territorial de l'Espai Català Transfronterer és marcadament policèntrica (Feliu *et al.*, 2012), de tal manera que el transport ferroviari resulta ser un mitjà de transport capaç de vertebrar un territori diversificat en termes de funcionalitats: el litoral altament turístic entre la plana del Rosselló fins a la Costa Brava, els nodes urbans de Girona, Figueres i Perpinyà, les activitats logístiques del Voló, Saint Charles Perpinyà, Vilamalla-el Far de l'Empordà i Portbou-Cervera. Si bé cadascuna respon a lògiques i a dinàmiques diferents, totes tres tenen en comú el fet de tenir una connexió ferroviària a través de la LAV Figueres-Perpinyà o bé per la línia convencional.

11. Per a un repàs de les connexions existents, tant en el corredor mediterrani com en l'atlàntic, vegeu Eco-Union & RAC-France, 2021.

La línia d'alta velocitat Figueres-Perpinyà és totalment interoperable segons els requeriments que marca el Reglament 1315/2013 de la Unió Europea. Tot i així, els trens tant de mercaderies com de viatgers que travessen els Pirineus són relativament pocs comparats amb el trànsit per carretera. Més de la meitat dels fluxos nord-sud passen per aquest eix ferroviari, tot i que només el 2 % d'aquests intercanvis van per ferrocarril. En canvi, 13.000 vehicles pesants creuen cada dia la frontera per la propera AP7-A9. Ara bé, cal recordar que la interoperabilitat ferroviària no té continuïtat més al sud de Barcelona i, cap al nord, la LAV Perpinyà-Montpeller està encara en fase de planificació. Mirant-ho des d'aquesta perspectiva, el trànsit ferroviari transfronterer és esperançador. Segons les últimes estadístiques elaborades per LPF Perthus (2023), l'administrador de la secció ferroviària internacional entre Figueres i Perpinyà, el trànsit de viatgers s'està recuperant des de la reducció dels anys 2019-2021, provocada per les restriccions a la mobilitat arran de la pandèmia de la COVID-19. Per al 2023 es preveuen 2.252 serveis ferroviaris d'alta velocitat amb una ocupació mitjana que actualment es troba ja al voltant del 70 %, una xifra rècord des del 2019. Els trens de mercaderies, en canvi, menys afectats per la pandèmia, es poden considerar un mitjà de transport més resilient en comparació al camió, amb una puntualitat superior al 99 %. De fet, les dades demostren un increment constant d'aquest sector i, a finals del 2023 es preveu que més de 2.500 trens passin pel túnel del Pertús, un rècord històric.

FIGURA 5

Eixos ferroviaris transfronterers entre Catalunya i Occitània



FONT: Elaboració pròpia (dades de l'Oficina del Comissionat del Govern pel Corredor Mediterrani, 2023).

Una iniciativa d'èxit per al transport de mercaderies en aquesta línia ha estat el projecte de cooperació transfronterera TRAILS (Transnational Intermodal Links toward Sustainability), en el marc del Programa operatiu de cooperació transfronterera Espanya-França-Andorra (POC-TEFA 2014-2020). El projecte ha facilitat la creació de noves rutes ferroviàries entre Catalunya i Occitània i amb Europa en general i ha contribuït alhora a l'augment de la quota modal del corredor mediterrani. Entre les accions més interessants hi ha la posada en marxa de serveis multimodals entre la terminal de Saint Charles Perpinyà i Calais i el projecte pilot per a exportar vins i caves de les regions vitivinícoles de Catalunya cap a l'Europa central. Resulta evident com la sinergia i la complementarietat entre les instal·lacions ferroviàries i els serveis que s'ofereixen als dos costats de la frontera són elements clau per donar suport al teixit socioeconòmic de les regions transfrontereres. En termes d'emissions, el projecte TRAILS ha contribuït a un estalvi de 187.000 tones de CO₂ el 2021, equivalent a 162.000 camions. El projecte TRAILS va ser escollit per la Unió Europea entre els millors projectes finançats pel Fons Europeu de Desenvolupament Regional (FEDER) a la competició RegioStars Awards 2021.

Per promoure un servei de viatgers més competitiu i més sostenible, que a la vegada vertebrï el territori de l'Euroregió Pirineus-Mediterrània (EPM), Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) està desenvolupant un projecte de serveis ferroviaris euroregionals. Es tracta d'una iniciativa que intenta millorar la connexió ferroviària entre Catalunya i el sud de França, amb l'objectiu de fomentar el turisme i el comerç entre les dues regions. Aquest projecte preveu la posada en marxa de nous serveis ferroviaris d'alta velocitat entre les capitals catalanes i les occitanes. L'objectiu és que aquests nous serveis permetin reduir els temps de viatge entre Barcelona i Montpeller, i millorin a la vegada la connexió amb altres destins del sud de França (com Tolosa i Marsella). A més, s'espera que aquesta nova línia tingui un impacte positiu en el desenvolupament econòmic de la regió amb el foment del turisme i el comerç transfronterer. El projecte del tren euroregional compta amb el suport de la Unió Europea, que el considera una iniciativa clau per a millorar la connectivitat a la regió del Mediterrani. Si bé encara està en fase de planificació i construcció, s'espera que aquests nous serveis entrin en funcionament en els pròxims anys. El projecte ha estat anunciat públicament el maig del 2023 pel president de la Generalitat de Catalunya, Pere Aragonès, durant una visita institucional a la presidenta d'Occitània, Carole Delga (*El Periódico*, 17/05/2023). En l'actualitat, el temps de viatge amb tren entre Barcelona i Montpeller és d'aproximadament 3 hores i 30 minuts. Amb els trens euroregionals, s'espera que el temps de viatge es redueixi a unes dues hores, la qual cosa permetria un transport més ràpid i eficient entre totes dues ciutats.

En el cas de la línia convencional entre Figueres-Portbou/Cervera-Perpinyà, les diferents característiques tècniques de la infraestructura ferroviària, com els amples de via, l'electrificació i els sistemes de seguretat, no permeten la plena interoperabilitat entre la xarxa francesa i espanyola. A més, les correspondències horàries i la manca d'una integració de tarifes implica una baixa atractivitat del ferrocarril convencional com a mitjà de transport competitiu. En aquest sentit, des de les comunitats locals fa dècades que reivindiquen millors serveis ferroviaris transfronterers com, per exemple, disposar d'una tarifa integrada entre Girona, Figueres i Perpinyà,

o bé l'optimització de les correspondències horàries entre serveis ferroviaris francesos i espanyols per a guanyar competitivitat econòmica i en temps respecte al transport per carretera. Pel que fa al sector turístic, diferents entitats locals de la Costa Brava i de la Costa Vermella van proposar tarifes turístiques integrades per a guanyar atractivitat tant a la zona marítima com més en general a les comarques de l'Empordà i del Rosselló. Aquestes iniciatives no van tenir el suport esperat per part de les empreses ferroviàries i pels actors que encara veuen una competència entre dos territoris turísticament rellevants. Tot i això, aquestes reivindicacions continuen sent importants en els actes institucionals locals als dos vessants del Pirineu català.

Un debat interessant es genera sobre el futur de les instal·lacions ferroviàries de Portbou i Cervera. El canvi d'ample i la presència d'una frontera «dura» ha significat, en el passat, el desenvolupament socioeconòmic d'aquestes dues ciutats bessones: activitats logístiques, duaneres i serveis relacionats amb el trànsit de viatgers generaven llocs de treball en les comarques properes. Amb l'entrada d'Espanya en la UE i amb la progressiva «desfuncionalització» de les fronteres intracomunitàries, els territoris de frontera com Portbou i Cervera van caure en un declivi sociodemogràfic. En l'actualitat, la «ruptura de càrrega» (tant per a mercaderies com per a viatgers) entre l'ample ibèric i l'estàndard dona encara un suport important a les activitats logístiques locals. Tot i això, la implementació del Reglament 1315/2013 implica que la xarxa europea de transport haurà de ser, en un futur no gaire llunyà, totalment interoperable, i s'obrirà una nova fase per a les seves instal·lacions ferroviàries. L'element principal de la interoperabilitat és segurament l'ample de via entre Portbou i Figueres i la seva migració cap a l'ample internacional, una qüestió que genera una discussió interessant en el territori. D'una banda, la Generalitat i algunes associacions empresarials i de la societat civil catalanes demanen que l'Estat es comprometi a planificar i finançar les obres necessàries per a obrir una segona porta ferroviària cap a Europa en ample estàndard. D'aquesta manera, la línia convencional guanyaria atractivitat pel pas de viatgers i mercaderies i contribuiria a la sostenibilitat del transport. De l'altra, en canvi, tant l'escala local com l'estatal plantegen dubtes sobre els beneficis d'aquesta actuació en el curt i mitjà termini: per als actors locals, sobretot Portbou i Cervera, la preocupació principal és l'impacte negatiu que aquesta actuació generaria en l'economia local si els trens deixessin de parar a la frontera. Per al govern central, en canvi, seria difícil justificar, tant a l'opinió pública com de cara a la Comissió Europea, una nova inversió per a obrir un segon camí ferroviari als Pirineus orientals si el túnel del Pertús (modern, interoperable i amb costos de realització importants) continua sent avui dia infrautilitzat. Aquest debat representa un repte de planificació territorial estratègica en clau transfronterera i europea en el llarg termini. El corredor mediterrani constitueix, en aquesta visió, un doble factor d'innovació. En primer lloc, és un factor d'innovació de la infraestructura ferroviària, a través de la implementació dels requeriments del reglament esmentat (un mateix ample de via així com la mateixa electrificació i sistemes de comunicacions i seguretat): una línia més segura, eficient i competitiva respecte a altres mitjans de transport. En segon lloc, és un factor d'innovació socioeconòmica, pensat com una font d'aportació de viatgers i de mercaderies. Caldria, aleshores, que els actors interessats (públics i privats), de diferents sectors i en una lògica multinivell pensin en una reconversió funcional que, a partir de les instal·lacions, s'estengui a tot el territori. En aquest

sentit, el sector turístic seria el més beneficiat. Portbou i Cervera representen dos llocs de primera importància des del punt de vista històric (sobretot sobre la Guerra Civil) i naturalístic, situats als extrems de la Costa Brava i de la Costa Vermella respectivament. En l'àmbit de la formació professional s'havia debatut, en el sector ferroviari, la possibilitat de crear una escola de formació per a maquinistes. Això generaria un efecte *spillover* en altres sectors econòmics com el comerç, el residencial, la salut, etc.

Cal mencionar un tercer eix ferroviari transfronterer. Es tracta de la línia convencional Barcelona-Tor de Querol/Enveig-Tolosa. És una línia que, per les característiques tècniques (traçat, pendents, via única, etc.) i pel poc trànsit de viatgers i mercaderies, no s'inclou en la xarxa transeuropea de transport TEN-T. A més, la via d'ample estàndard entre la Tor de Querol - Enveig (Alta Cerdanya) i Puigcerdà (Baixa Cerdanya) està en desús i desconnectada des de fa més de deu anys. Tot i així, aquesta línia té molta importància a l'escala regional i local perquè vertebrava tant la Catalunya Central (línia R3 de la xarxa de rodalia de Barcelona) com les valls del Pirineu tolosà (línia liO de la SNCF), connectant-les amb les respectives capitals. Com en el cas de Portbou-Cervera, hi ha hagut reivindicacions històriques per a valorar aquest recorregut ferroviari tant com a eix de transport alternatiu de llarga distància (Barcelona-Tolosa-París) com per a promoure el turisme local, aprofitant el Tren Groc que travessa les valls del Conflent i que es connecta amb els serveis regionals cap a Perpinyà. El maig del 2023 l'Oficina Tècnica de l'R3 (2023), amb el suport de diferents consells comarcals i de la Generalitat de Catalunya, ha elaborat la *Proposta ferroviària per al desenvolupament del corredor de l'R3*. En aquest document es proposa posar en valor les connexions amb els serveis de la SNCF al costat nord del Pirineu, així com la reobertura de la via d'ample estàndard entre Puigcerdà i la Tor de Querol - Enveig. Es preveu també la possibilitat de progressar cap a una millor coordinació i integració d'aquests serveis transpirinencs.

5. Conclusions. Noves oportunitats associades al canvi de model ferroviari europeu: la liberalització?

Hem deixat per al final i com a punt a part les possibilitats, encara en marxa, que afecten el transport ferroviari associat al procés de liberalització del transport de persones que s'està produint al si de la Unió Europea. En aquest cas, trobem iniciatives ja en preparació que podrien obrir noves perspectives a les comunicacions transfrontereres, tot i el reconeixement dels problemes burocràtics i administratius per aconseguir-ho (European Commission, 2021). En primer lloc, cal parlar del trencament de l'acord entre els operadors espanyol i francès, Renfe i SNCF, respectivament, a iniciativa d'aquesta última companyia, comunicada a principis de 2022 amb efectes a final d'any. Des de 2013, els trajectes París-Barcelona es feien mitjançant un acord de col·laboració que permetia prestar el servei. A partir del desembre del 2022, aquest trajecte resta operat per la companyia francesa, que és la que disposa dels permisos i el material rodant adient. La contestació de Renfe ha estat iniciar ja les proves d'un servei ferroviari semblant al

que el gener del 2023 va efectuar un primer viatge de prova entre Barcelona i Lió amb parades, a més, a Girona, Figueres, Perpinyà, Narbona, Montpeller, Nimes i Valence TGV.¹² En aquest moment, la companyia espanyola es troba en la fase de formació de maquinistes i de completar els expedients per obtenir el certificat de seguretat i circulació fins a París. En aquest sentit, els plans de Renfe són oferir un servei Madrid-Marsella i un altre Barcelona-Lió, que s'estendria més endavant a París.¹³ És evident que la presència de dos operadors en aquest espai transfronterer pot permetre més i millors serveis que doten, també, de comunicació les ciutats intermèdies per on passa la llarga distància. Segons les prediccions de LFP Perhus (2023), entre el 2025 i el 2026 es duplicarà el nombre de serveis transfronterers i el 2030 es podria multiplicar per quatre. Aquestes dades preveuen tant el constant increment dels trens de mercaderies, a causa de la progressiva extensió del corredor mediterrani cap a Algesires connectant les ciutats, els ports i polígons industrials de la façana mediterrània, com els nous trens euroregionals i de llarga distància cap a Europa (sobretot trens nocturns) que s'estan plantejant.

D'altra banda, no podem perdre de vista que a França es va iniciar, ja el 2019, un procés administratiu que permet a les autoritats (de l'Estat o de les Regions) licitar contractes de prestació de serveis de curta i mitjana distància.¹⁴ Aquesta licitació pot fer que la regió signe contractes públics gràcies als quals se seleccioni qualsevol operador per a serveis ferroviaris determinats.¹⁵

Podrà l'augment d'operadors, dins de l'embranchida general a favor de l'ús del ferrocarril i els plans de la Unió Europea que ja hem vist, generar noves respostes a les necessitats dels territoris transfronterers? Es mantindrà l'interès del Parlament Europeu pel transport transfronterer i de llarga distància entre estats de la UE? La liberalització dels serveis de curta i mitjana distància i el paper més actiu de les Regions de França i del govern de Catalunya mitjançant Ferrocarrils de la Generalitat podran engegar noves dinàmiques favorables a una major permeabilitat ferroviària de la zona? La prohibició de vols de França, que no afecta les connexions amb països veïns, s'estendrà a vols recuperats recentment com els que es proposen per a connectar Barcelona amb Tolosa, ciutats separades per tan sols 319 quilòmetres?

Moltes qüestions que caldrà continuar analitzant. El cert és que podem estar a les portes de canvis previsibles en el panorama, fins ara prou immòbil, de les respostes institucionals i privades a les necessitats de més i millors comunicacions. Pensem que la nostra hipòtesi inicial s'ha confirmat: estem davant un quadre dinàmic que pot aprofitar la conjuntura per a millorar les possibilitats del territori transfronterer. Caldrà resseguir-ne els plans i els projectes.

12. <<https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/comunicacion/renfe-al-dia/sala-de-prensa/renfe-inicia-las-pruebas-para-operar-sus-servicios-ave-en-francia>>

13. Una darrera notícia al respecte parla d'un servei a Lió i a Marsella l'estiu de 2023, en obrir una sucursal de Renfe al sud de França i complir els tràmits finals de seguretat (*La Vanguardia*, 13 de juny de 2023).

14. <<https://www.sncf.com/en/group/profile-and-key-figures/about-us/opening-up-to-competition>>

15. Dit això, cal saber que, segons assenyala la companyia SNCF, la regió d'Occitània no preveu cap licitació durant la vigència del contracte de transport entre les dues parts, en vigor fins al 2032.

6. Referències

- BEL, Germà (2012). *España, capital París. Origen y apoteosis del Estado radial: del Madrid sede cortesana a la «capital total»*. Barcelona: Destino.
- CASTAÑER, Mita; FELIU, Jaume (2012). «L'Eurodistricte català transfronterer. Un espai emergent sense marc administratiu», *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 74, p. 41-58.
- CONGRESO DE LOS DIPUTADOS (2021). *Respuesta del Gobierno. Pregunta escrita Congreso 19/05/2021*. Secretaría General, Congreso de Diputados. <https://www.congreso.es/entradap/l14p/e13/e_0135991_n_000.pdf>
- ECO-UNION; RAC-FRANCE (2022). *Reviving French-Spanish passenger rail lines*. Europe on Rail. <<https://europeanrail.eu/french-spanish-passenger-trains-an-opportunity-for-modal-shift/>>
- EL PERIÓDICO DE CATALUNYA (17/5/2023). *Aragonès, sobre el tren Barcelona-Toulouse: «Haremos lo que Renfe no ha querido hacer»*. El Periódico. <<https://www.elperiodico.com/es/politica/20230517/aragones-tren-barcelona-toulouse-haremos-87492847>>
- ESPON (2020). *Cross-border public services in Europe*. ESPON. <<https://cor.europa.eu/en/events/Documents/COTER/ESPON%20Policy%20Brief%20Cross-border%20public%20services.pdf>>
- EUROPEAN COMMISSION (2021). *Study on providing public transport in cross-border regions – mapping of existint services and legal obstacles. Final Report*. Border Focal Point Network. <<https://futurium.ec.europa.eu/en/border-focal-point-network/library/study-providing-public-transport-cross-border-regions-mapping-existing-services-and-legal-obstacles>>
- GIMÉNEZ CAPDEVILA, Rafael (2005). «Els Pirineus: geografia de la circulació i política de transports», a *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 58, p. 89-107.
- (2012). «Ideologia i geopolítica en la configuració del sistema de transports transpirinenc (1982-2011)», *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 74, p. 79-99.
- GOBIERNO DE ESPAÑA (2023). *Tratado de amistad y cooperación entre el Reino de España y la República Francesa*. Gobierno de España. <https://www.lamoncloa.gob.es/presidente/actividades/Documents/2023/190123-Tratado%20de%20Amistad%20y%20Cooperaci%C3%B3n_ES.pdf>
- INSTITUT D'ESTUDIS TERRITORIALS (IET) (2009). *El sistema ferroviari al territori de l'Euroregió Pirineus Mediterrània: potencialitats i febleses*. Barcelona: Generalitat de Catalunya.
- LFP PERTHUS (02/02/2023). *Current Statistics*. Working Group Rail Interconnexions France-Spain. Madrid.
- LÓPEZ, Elena; MONZÓN, Andrés; ORTEGA, Emilio; MANCEBO, Santiago (2009). «Assessment of cross-border spillover effects of national transport infrastructure plans: an accessibility approach», *Transport Reviews*, 29(4), p. 515-536. <<https://doi.org/10.1080/01441640802627974>>
- MEDEIROS, Eduardo; FERREIRA, Ricardo; BOIJMANS, Pascal; VERSCHELDE, Nathalie; SPISIAK, Robert; SKONIEZKI, Patrick; [...] BERZI, Matteo (2021). «Boosting cross-border regions through better cross-border transport services. The European case», *Case Studies on Transport Policy*, 9(1), p. 291-301. <<https://doi.org/10.1016/j.cstp.2021.01.006>>
- OFICINA TÈCNICA DE L'R3 (2023). *Proposta ferroviària per al desenvolupament del corredor de l'R3*. CREACCIÓ – Agència d'Emprenedoria, Innovació i Coneixement. <<https://www.creaccio.cat/wp-content/uploads/2022/11/PROPOSTA-FERROVIARIA-PER-AL-DESENVOLUPAMENT-DEL-CORREDOR-DE-LR3.pdf>>
- SPIEKERMANN, Klaus; WEGENER, Michael (2006). «The role of transport infrastructure for regional development in south-east Europe», *South-East Europe Review*, 1, p. 51-61.