

El corredor mediterrani, un eix econòmic menystingut per l'Estat espanyol

Jaume Pérez Santos. Economista. Membre de la sectorial d'Economia de l'ANC.

“El Govern espanyol ignora sistemàticament el corredor mediterrani —una actuació contrària a la lògica dels corredors transeuropeus— perquè el desenvolupament dels corredors el planteja en termes merament polítics...”

Una promesa incomplerta, i sembla que n'hi ha per temps. L'abril de 2013 la ministra Ana Pastor va dir que al final de 2015 l'ample de via europeu s'hauria implantat des de la frontera fins a València. Doncs bé, un any més el principal volum d'inversió en infraestructures ferroviàries es concentra fora dels corredors prioritaris designats per la Comissió Europea. L'aposta pel corredor mediterrani de nou queda absurdament curta als Pressupostos de l'Estat: dels 4.099 milions d'euros previstos el 2016 per a aquestes inversions, només el 9 % es destina a la adaptació de l'ample europeu, mentre que el 87 % anirà a la xarxa de l'AVE, una infraestructura deficitària i de baixa demanda.

El corredor mediterrani és l'eix viari i econòmic que ocupa la franja costanera del País Valencià i Catalunya i arriba fins a Perpinyà. La seva importància com a infraestructura estratègica la confirma el fet que la Unió Europea considera un projecte prioritari l'adaptació de la via ibèrica a l'ample europeu al llarg de la costa mediterrània.

La connexió de la xarxa de ferrocarril amb els principals ports mediterranis per a enllaçar amb l'Europa central permetria vertebrar el comerç de mercaderies i consolidar Catalunya com a porta del trànsit internacional a Europa. L'impuls del corredor suposaria obrir les portes d'un país perifèric d'Europa a una completa xarxa de connexions ferroviàries molt atractives per a la indústria.

No disposar de l'ample de via europeu és una limitació que resta competitivitat a les nostres empreses, que no poden competir en condicions d'igualtat amb els seus rivals europeus. Un exemple: el grup automobilístic alemany Daimler necessitava un port mediterrani per a la distribució a l'Orient Mitjà de més de 200.000 vehicles anuals. Daimler valorava positivament les infraestructures del port de Tarragona, però fa poc menys d'un any el va descartar perquè era requisit imprescindible disposar d'ample de via europeu per a transportar els vehicles en tren des de les fàbriques alemanyes. Daimler va escollir per a aquestes operacions el port italià de Savona i el de Koper, a Eslovènia.

Per a entendre la importància econòmica i política del projecte, cal dir que en l'àrea que comprèn Catalunya i el País Valencià es concentra una població d'uns 10 milions de persones, es genera el 40 % del PIB de l'Estat i el 36 % de les exportacions, i que al llarg del corredor es mou prop del 50 % del trànsit total de mercaderies i el 60 % de les mercaderies que es transporten per tren. D'altra banda, les previsions d'augment a Europa del trànsit de mercaderies per tren durant la

pròxima dècada obliguen els Estats membres de la UE a prendre mesures de política econòmica que no es poden ajornar.

El Govern espanyol ignora sistemàticament el corredor mediterrani —una actuació contrària a la lògica dels corredors transeuropeus— perquè el desenvolupament dels corredors el planteja en termes merament polítics —model centralista de l'Estat— i no tècnics i de rendibilitat per a les empreses i la ciutadania.

Si Catalunya disposés de la capacitat de gestionar els recursos que genera, apostaria decididament pel corredor mediterrani i per la planificació d'unes infraestructures adequades a les necessitats de les empreses i la població. El futur ha de ser obert al benestar i al creixement i allunyat dels entrebancs del passat.