

El corredor mediterrani, clau per al desenvolupament econòmic espanyol

JOSÉ VICENTE MORATA President de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de València



En el nou context d'una societat i uns mercats globals, la internacionalització de les empreses és vital per a la seua supervivència, i la internacionalització requerix, en primer lloc, unes infraestructures de comunicació òptimes.

La nostra riquesa té la seua oportunitat estos pròxims anys en un esforç decidit per l'exportació i la internacionalització, oferint productes innovadors, fruit de la inversió en formació, talent i tecnologia, així com de la incorporació del coneixement en tots els processos productius.

La presència en els mercats internacionals és un llarg camí de prospecció, anàlisi, instal·lació, consolidació i posicionament del producte, sense perdre de vista els elements d'innovació, distribució i marca per a poder situar-nos en els mercats més atractius.

No obstant això, tot eixe esforç no servix de res si l'accés de les nostres mercaderies a la resta d'Europa està limitat per unes infraestructures deficients que posen en joc la competitivitat de les nostres empreses.

I esta infraestructura, per a la Comunitat Valenciana, no és altra que

el corredor mediterrani de mercaderies, la part espanyola de l'eix que connecta el nord d'Àfrica amb el centre d'Europa. Una infraestructura vital no sols per a la Comunitat Valenciana, sinó per a tot Espanya, tant des del punt de vista estratègic com socioeconòmic.

Les cambres de comerç de València i Barcelona ho vam veure amb tanta claredat que vam decidir unir esforços en la reivindicació d'esta infraestructura. Per este motiu, les dos cambres vam constituir el juliol del 2008 l'Observatori d'Infraes-

És fonamental dotar el corredor d'una plataforma de doble via exclusiva per a mercaderies.

tructures del corredor mediterrani, amb l'objectiu de fer un seguiment dels principals projectes d'infraestructures en curs en el corredor que afecten tant la Comunitat Valenciana com Catalunya.

La nostra col·laboració es basa en la recopilació d'informació rellevant, de fonts públiques i privades, la seua anàlisi i la formulació de propostes a les administracions, a les empreses i als agents econòmics i socials.

Si hi ha res de positiu en això, és que les comunitats de València i Catalunya, tan separades en altres àmbits, hem unit esforços i no cessarem en el nostre propòsit fins a aconseguir fer un pas més en este ambiciós projecte. El nostre objectiu és trencar el sostre que ens aïlla com a espai socioeconòmic, i per a això és fonamental dotar el corredor d'una plataforma de doble via exclusiva per a mercaderies.

La importància del corredor mediterrani per a l'economia espanyola.

El corredor mediterrani connecta el nord d'Àfrica amb el centre d'Europa, en paral·lel a la costa espanyola del mar Mediterrani, des d'Algesires fins a la frontera francesa en la província de Girona. La importància del corredor mediterrani està determinada pel pes econòmic de les regions que travessa i la seua connexió, a través de la frontera francesa, amb la resta d'Europa com a clau fonamental del seu desenvolupament i potencial de creixement.

El nombre total d'habitants del corredor mediterrani supera els 18 milions de persones, i això suposa que un de cada tres espanyols viu en una de les regions del corredor. El producte interior brut del corredor mediterrani va ascendir el 2009 a 389.565 milions d'euros, cosa que representa el 37% del total de l'activitat productiva d'Espanya. Quasi un terç del teixit empresarial espanyol es troba en el corredor mediter-

rani, mentre que el mercat laboral del corredor mediterrani suposa prop del 40% del conjunt d'Espanya. L'activitat comercial i de transport en el corredor mediterrani és molt significativa, no sols en termes de volum, sinó també de valor, ja que representa més del 45% del comerç regional, la qual cosa situa esta zona com a eix estratègic de les relacions comercials en el país.

Les economies regionals que componen el corredor mediterrani es caracteritzen per una gran obertura a l'exterior i per una llarga tradició comercialitzadora i exportadora, i això ha fet que el corredor mediterrani siga un punt estratègic en les relacions comercials del país amb l'exterior. En l'actualitat, quasi el 44% del comerç exterior del conjunt espanyol es concentra en el corredor.

El notable desenvolupament econòmic del corredor mediterrani es tradueix, a més, en un volum elevat de transaccions comercials, de l'efici-



ència de les quals depén en gran part la competitivitat de les empreses ubicades en el corredor, del conjunt de la seua economia i, en definitiva, del conjunt de l'economia espanyola:

- ♦ El 55% del volum de mercaderies transportades a Espanya es fa pel corredor mediterrani.
- ♦ El 60% del trànsit marítim espanyol es fa a través dels ports del corredor mediterrani.
- ♦ El trànsit marítim en el corredor s'ha incrementat un 39% els nou últims anys, lluny del 22% de la mitjana del conjunt de ports espanyols.
- ♦ Inversions estrangeres: el 25% dels capitals estrangers s'invertixen en el corredor mediterrani.
- ♦ Potencial turístic: el 50% de turistes estrangers es dirigixen al corredor mediterrani.
- ♦ Transport de mercaderies: el 60% del trànsit marítim i el 55% del trànsit per carretera a Espanya es fa a través del corredor mediterrani.

D'altra banda, el corredor mediterrani constituïx una de les zones espanyoles més dinàmiques en els últims anys. Per a mantindre la seua progressió de creixement i desenvolupament, necessita superar els límits que li imposen les infraestructures que, com la ferroviària, resulten insuficients en l'equació de la competitivitat:

- ♦ En l'última dècada la població ha crescut un 21%, enfront del 16% de la mitjana espanyola.
- ♦ L'activitat econòmica (PIB) ha crescut de mitjana un 2,4%, lleugerament per damunt de la mitjana espanyola.
- ♦ El nombre d'empreses ha augmentat un 4,3% de mitjana anual en el corredor, enfront del 4% en el conjunt d'Espanya.
- ♦ Fins al 2008 l'ocupació ha crescut un 4,2% de taxa mitjana anual, quasi mig punt percentual més que a Espanya.
- ♦ La població activa ha crescut un 3,7% de mitjana anual, sis dècimes més que la mitjana espanyola. La taxa

d'activitat es manté també més elevada, fins al 61% en el 2009.

- ♦ Rep la quarta part del capital estranger invertit a Espanya, la major part del qual prové de la Unió Europea.
- ♦ La mitat dels turistes estrangers que visiten Espanya trien els diferents punts turístics del corredor mediterrani, el qual disposa de més d'un milió de places d'allotjament.
- ♦ Els 2.314 quilòmetres de costa permeten ser líders en turisme de platja, turisme de creuers, turisme residencial i turisme de golf.

En este sentit, el corredor mediterrani requereix una sèrie d'actuacions infraestructurals per a arribar a convertir-se en un sistema suficientment organitzat, racional i eficient, que establisca l'estructura funcional de l'arc mediterrani com a macroregió econòmica. Estes actuacions han de respondre a les necessitats següents:

- ♦ Oferir capacitat suficient per a cobrir la demanda actual i futura de



transport de passatgers i mercaderies.

- ♦ Proporcionar una oferta equilibrada d'infraestructures i formes de transport que permeti racionalitzar l'ús del transport i evitar friccions entre diferents tipus de trànsit (de curt i llarg recorregut, de passatgers i mercaderies).

- ♦ Permetre l'organització i la gestió de la intermodalitat d'una manera òptima, molt especialment en els nodes de transport i els centres logístics.

Per tot això, les cambres de la Comunitat Valenciana i de Catalunya vam elaborar una declaració conjunta, que vam traslladar en el seu moment al comissari de Transport de la Unió Europea, així com al ministre de Foment del govern espanyol, amb les consideracions següents:

- ♦ Cal planificar un eix ferroviari amb capacitat suficient al llarg del corredor mediterrani amb dos plataformes independents de doble via per als trànsits de llarg recorregut de passatgers i de mercaderies.

- ♦ És imprescindible dotar el corredor d'una plataforma de doble via exclusiva per a mercaderies, que permeti el trànsit ferroviari de mercaderies en ample internacional amb continuïtat al llarg de tota la seua longitud i la seua connexió amb la xarxa europea.

- ♦ Per a aconseguir la necessària intermodalitat en el transport de mercaderies, és imprescindible garantir la connexió en ample internacional dels ports d'interès general del corredor mediterrani a la xarxa ferroviària de transport de mercaderies.

- ♦ Cal incloure la infraestructura ferroviària del corredor mediterrani com a projecte prioritari en el marc de les xarxes transeuropees de transport.

- ♦ Cal donar un fort impuls al tràfic ferroviari de mercaderies en el corredor mediterrani, com a element dinamitzador de l'activitat econòmica, i considerar-lo una inversió generadora de riquesa i un instrument per a ajudar les empreses a ser més competitives en un moment de crisi econòmica

com la que patim actualment.

- ♦ A fi de tirar avant les obres d'infraestructura necessàries, és prioritari fer la pertinent reserva de sòl, des d'Alger fins a Portbou.

El corredor mediterrani i les polítiques europees.

El Mediterrani espanyol és una de les macroregions més importants de la Unió Europea que, pel seu caràcter perifèric respecte d'Europa central i com a frontissa d'unió entre el nord d'Àfrica i la Unió Europea, ha de dotar-se al màxim d'infraestructures de comunicació. I atés que les polítiques ambientals i de descongestió viària de la Unió Europea aposten pel ferrocarril, esta ha de ser l'opció per al transport de mercaderies: en ferrocarril i des del corredor mediterrani.

La creació d'un corredor ferroviari exclusiu per a les mercaderies contribuirà, a més, a la potenciació dels intercanvis en una economia globalitzada, que té en el Mediterrani una àrea molt activa de comerç. Així mateix, el cor-

El front portuari del Mediterrani ofereix un gran potencial per a captar trànsits marítims provinents d'Àsia amb destinació al mercat europeu.

redor descongestionarà el trànsit per carretera, i això ajudarà a incrementar la protecció ambiental, dos polítiques prioritàries per a la Unió Europea, que només seran realitat amb una xarxa de ferrocarril específica per al transport de mercaderies, que transvase el gran volum de productes que, procedents de la Xina, l'Extrem Orient i les noves economies emergents, arriben als ports mediterranis per a la seua distribució per tot Europa.

El corredor mediterrani ofereix valor afegit, no sols des del punt de vista de retorn de la inversió, sinó també del potencial de la infraestructura per a impulsar l'economia del territori. Segons els estudis de les cambres de comerç, el front portuari del Mediterrani espanyol ofereix un gran potencial de connexió per a captar trànsits marítims provinents d'Àsia amb destinació al mercat europeu. L'increment en la captació d'estos trànsits podria contribuir a la reducció global de les emissions de carboni generades pel

transport de mercaderies, perquè, en reduir-se les distàncies de navegació i optimitzar-se el repartiment modal en les etapes terrestres, també es reduirien les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle associades a unes mercaderies que en l'actualitat desembarquen majoritàriament en els ports del nord d'Europa.

Cal obrir el debat del finançament privat.

Actualment el ferrocarril atén el 4% del tràfic de mercaderies. L'aposta del govern espanyol és que l'any 2020 este percentatge siga del 20%. En el cas del corredor mediterrani, podria ser del 25% amb un nivell d'infraestructura adequat.

Per tots estos factors, entenem que la Comissió Europea hauria de tindre en compte estos criteris d'eficiència, clau a l'hora de seleccionar i prioritzar projectes, i incloure el corredor mediterrani com a projecte prioritari en el

marc de les Xarxes Transeuropees de Transport.

En definitiva, la nostra reivindicació és que el corredor mediterrani s'incloga com a eix prioritari i reba finançament europeu per al seu desenvolupament. No obstant això, en un moment com l'actual en què els recursos públics són cada vegada més escassos, haurem d'obrir el debat del finançament privat, que hauria de comportar una gestió privada, introduint-hi factors d'eficiència, que és l'única raó que justificaria la inversió privada.

Estic segur que la posició comuna que hem adoptat les cambres valencianes i catalanes, i a la qual s'han anat adherint altres cambres del Mediterrani —com Almeria, Múrcia...—, ens donarà força per a defensar el corredor mediterrani davant d'Europa i ser capaçs de transmetre que l'objectiu beneficiarà no sols les nostres comunitats, sinó el conjunt d'Espanya, que es convertirà en una plataforma logística de primer nivell.