

El corredor mediterrani com a instrument per al desenvolupament econòmic i empresarial

MIQUEL VALLS President de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona



Per a la Cambra de Comerç de Barcelona, el corredor mediterrani, en sentit ampli, és la prioritat estratègica en matèria d'infraestructures. I si dic en sentit ampli és perquè per al desenvolupament econòmic de les nostres empreses són d'una importància capital totes les infraestructures del corredor, tant les viàries com les ferroviàries, sense oblidar els accessos terrestres als ports.

Per això, tot i que darrerament es parla de corredor mediterrani quan re-

alment es vol fer referència al corredor mediterrani per al transport ferroviari de mercaderies, cal recordar que el que necessita el corredor és completar la seva dotació viària i ferroviària.

Ara bé, la simplificació que acabo d'esmentar no és gratuïta i respon a una causa ben concreta: sense cap mena de dubtes és en el transport ferroviari de mercaderies on el corredor mediterrani acumula un major dèficit d'infraestructures i serveis, tal com reflecteixen les dades registrades per

l'Observatori hispanofrancès de tràfic en els Pirineus (vegeu la figura 1).

En aquest sentit, des del món econòmic i empresarial som moltes les persones i les institucions que defensem la necessitat i la prioritat de dotar tot el corredor mediterrani d'una plataforma de doble via exclusiva per a mercaderies, que permeti el tràfic ferroviari de mercaderies amb continuïtat en ample internacional.

Aquesta demanda respon a una realitat econòmica de primera magnitud.

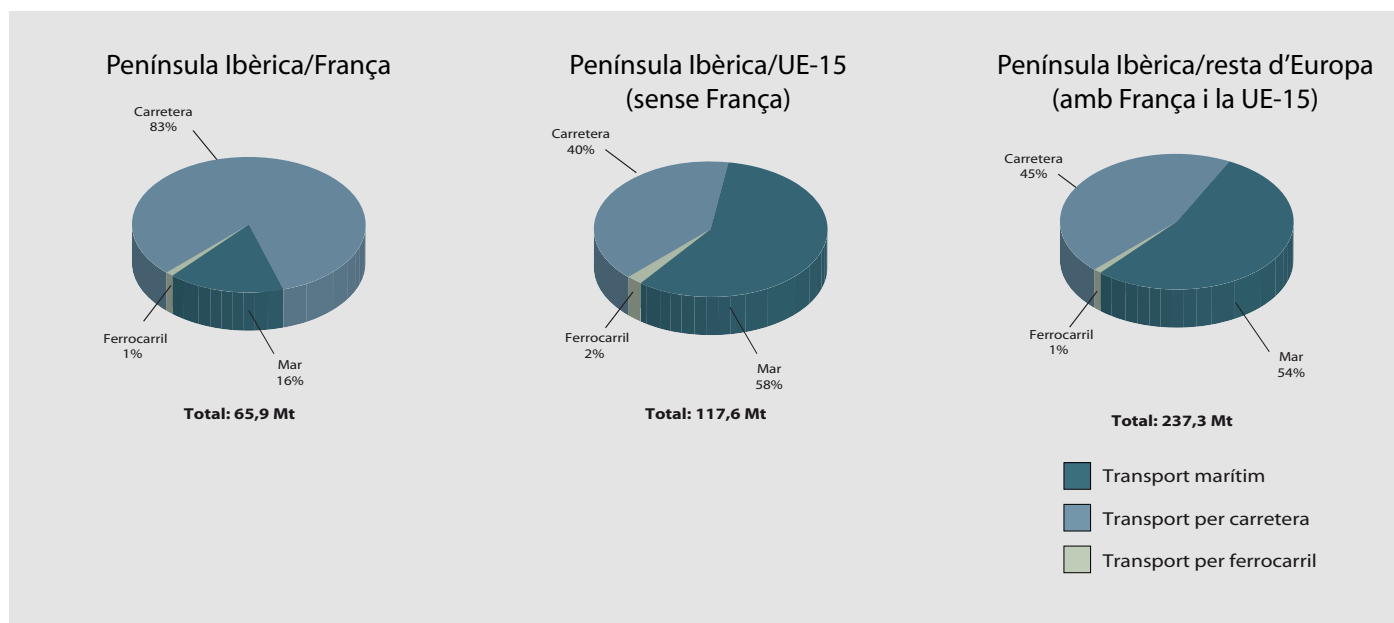


Fig. 1: Distribució del flux de mercaderies entre la península Ibèrica i Europa l'any 2008 (en milions de tones). Font: Observatori hispanofrancès de tràfic en els Pirineus.

Tot i el risc de resultar reiteratiu, no em puc estar d'expressar-ho en xifres. El corredor mediterrani concentra el 40% de l'activitat econòmica espanyola, atrau el 25% de les inversions estrangeres, les seves empreses realitzen el 44% dels intercanvis comercials amb l'exterior i, en relació al transport de mercaderies, canalitza el 55% del transport per carretera i el 60% del transport marítim.

Per aquest motiu considerem que invertir en infraestructures ferroviàries per al transport de mercaderies al corredor mediterrani és de sentit comú i d'interès general. No és una magnífica idea per a l'any 2050. És un projecte que cal afrontar ara i aquí.

Sense anar més lluny, és una demanda reiterada per les empreses

fabricants d'automòbils, que fa dies que alerten que la competitivitat de les seves plantes a Espanya depèn, en bona mesura, de la reducció dels seus costos logístics.

El corredor mediterrani ofereix un elevat llindar de rendibilitat socioeconòmica.

Una estratègia de llarg abast. L'aposta pel corredor mediterrani respon a l'estratègia de posicionar els ports del Mediterrani com a principal porta d'entrada europea a les mercaderies

provinents de l'Extrem Orient i de potenciar la logística dins l'àmbit euromediterrani.

Des de la Cambra de Comerç de Barcelona compartim i donem suport a aquesta estratègia, atès que reforça el nostre compromís amb l'impuls a la competitivitat de les empreses, que és el factor clau per al desenvolupament econòmic i social del país.

Un dels pilars d'aquesta competitivitat és poder disposar d'una dotació adient d'infraestructures i serveis de transport, a fi de poder competir millor amb altres fronts portuaris i d'ajudar les nostres empreses a trobar el seu lloc en el marc de l'economia global.

Perquè, amb les infraestructures adequades, el corredor mediterrani estarà en disposició de donar valor a

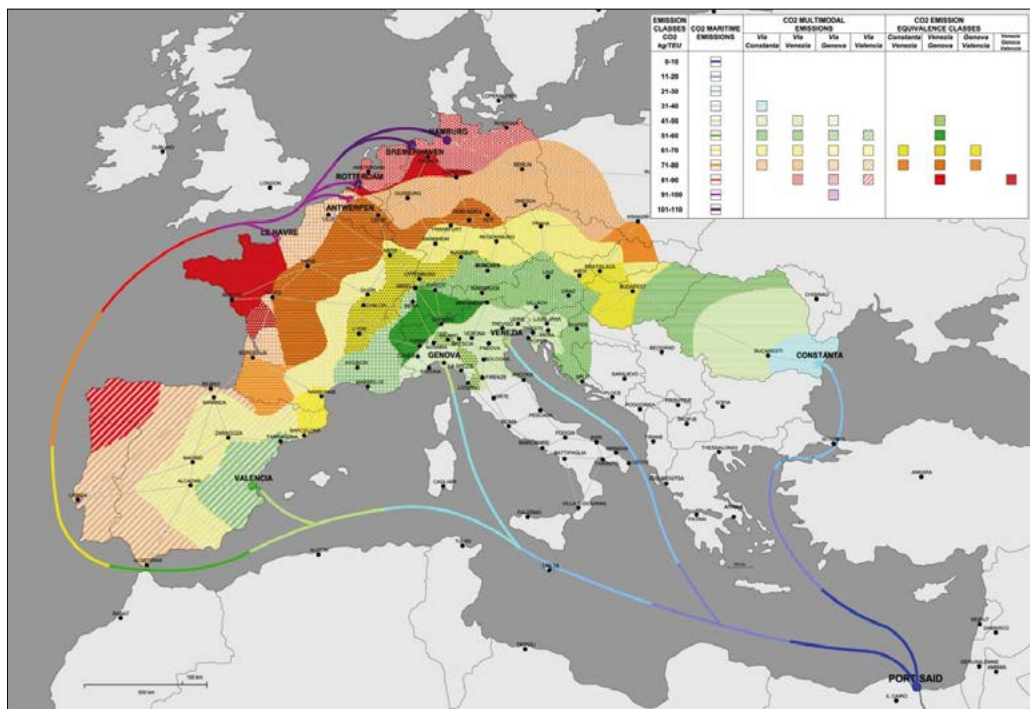


Figura 2: Emissions de carboni ISO per a un contenidor de 20 TEU des de Port Said a diverses destinacions amb camió a través de diferents regions d'entrada de la Unió Europea. Font: SoNorA Project (2000).

tot el seu potencial com a motor productiu i econòmic del sud d'Europa. I això ha de quedar clar: no es tracta simplement de potenciar la logística, sinó que és una aposta ferma i decidida en favor de l'economia productiva. Perquè el nostre principal avantatge competitiu és la vocació productiva del nostre teixit empresarial, de gran tradició industrial.

De fet, cal tenir present que els ports del Mediterrani ofereixen un gran potencial de connexió per a captar tràfics marítims provinents d'Àsia amb destinació al mercat europeu, que actualment desembarquen en la seva major part (fins a un 75%) als ports del nord d'Europa.

En conseqüència, l'increment en la captació d'aquests tràfics asiàtics per part dels ports del sud d'Europa podria suposar una important contribució a la reducció global d'emissions de carboni generades pel transport de mercaderies, tal com aspira a assolir la

Unió Europea i com il·lustra la figura 2, extreta dels treballs previs elaborats en el marc del procés de revisió de la política de la Xarxa Transeuropea de Transport per la Comissió Europea.

Així, es constata que els ports del Mediterrani ofereixen un recorregut més curt i que pot resultar més econòmic que les rutes del nord d'Europa. A grans trets, es pot obtenir un estalvi entre el 15 i el 20% en temps, atès que es retallen entre tres i quatre els dies de navegació. Si es redueixen les distàncies de navegació i s'optimitza el repartiment modal de les etapes terrestres, es reduiran el consum de combustibles i les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

Per tant, una vegada més, arribem a la conclusió que la millora dels enllaços terrestres entre el sud i el nord d'Europa és un dels grans reptes per a la millora de la competitivitat dels ports del Mediterrani. I, evidentment, a casa nostra el principal d'aquests en-

llaços pendents és el corredor mediterrani.

Un eix sense fronteres. Des de fa uns quants mesos, la Comissió Europea elabora els criteris per a la revisió de la Xarxa Transeuropea de Transport (XTE-T). L'objectiu final és millorar la integració de la xarxa, així com facilitar el funcionament sense traves del mercat interior europeu, afrontar els reptes ambientals i climàtics i impulsar la competitivitat industrial europea. Aquest procés culminarà amb la determinació dels projectes prioritaris, a partir de la definició de dos nivells de xarxa: una xarxa global i una xarxa central.

Una xarxa global de referència, de base infraestructural, continua i ben interconnectada, de caràcter multimodal, derivada en la seva major part de les xarxes nacionals d'infraestructures, i sobre la qual s'aplicaran els

El corredor
mediterrani no és
un corredor andalús,
murcià, valencià,
català o espanyol.
És part d'un eix
estratègic que uneix
Europa i Àfrica.

requisits tècnics i jurídics en matèria d'interoperabilitat i seguretat.

Aquesta xarxa global haurà de garantir l'accessibilitat a una xarxa central, superposada a l'anterior, de perspectiva europea i inspirada en criteris d'eficiència de recursos, cohesió territorial, social i econòmica. Sense oblidar la contribució a la reducció de les emissions de carboni del sector del transport. Per tant, el gran repte de la Comissió Europea consisteix a determinar la xarxa central a partir de la xarxa global.

Així, doncs, un dels nostres primers reptes és aconseguir que el corredor mediterrani sigui inclòs a la xarxa central, que substituirà l'actual llista de projectes prioritaris de la XTE-T per a la Comissió Europea.

La transcendència d'aquest fet és que formar part o no de la xarxa central determinarà el caràcter prioritari de les actuacions associades i condicionarà decisivament les seves possi-

bilitats de finançament més enllà del marc pressupostari públic.

Entre els principals criteris proposats per la Comissió Europea per a la selecció i priorització de projectes destaquen l'eficiència i el valor afegit. Així, resulta preferible completar o millorar eixos ja existents abans de desenvolupar nous eixos alternatius. I pel que fa al valor afegit, cal considerar no només el retorn de la inversió sinó també el potencial de la infraestructura per a impulsar l'economia del territori. I el corredor mediterrani ofereix un elevat llindar de rendibilitat socioeconòmica, atesa la rellevància dels nodes d'activitat que comunica i la important demanda de tràfic que ja suporta en l'actualitat.

En definitiva, és imprescindible explicar bé que el corredor mediterrani respon a una lògica transeuropea i de rendibilitat socioeconòmica. No és un corredor andalús, murcià, valencià o català. Ni tan sols és un corredor

espanyol. És part d'un eix estratègic que uneix el nucli econòmic d'Europa amb el nord d'Àfrica.

Així que, a més de convèncer el Govern espanyol, cal sumar, com a aliats actius, altres països, començant per França. Perquè la competitivitat comercial espanyola no pot quedar condicionada pels països de trànsit, que podrien limitar l'ús de les seves infraestructures viàries en quantitat (restriccions de circulació, insuficiències de capacitat de la xarxa, manca d'ampliació dels passos fronterers,...) o en preu (bàsicament, amb taxes per ús de les seves carreteres en funció de les externalitats generades).

Per a evitar un escenari com aquest, en què el repartiment modal del transport terrestre de mercaderies podria venir imposat externament i en què els modes alternatius a la carretera podrien continuar patint les actuals ineficiències, una resposta coherent és el foment de la intermodalitat i el

Cal despertar la complicitat del conjunt de la societat i dels territoris per a fer realitat el corredor mediterrani.

foment del transport ferroviari de mercaderies.

En qualsevol cas, amb el govern espanyol encara queda molta feina per fer. Per començar, en el marc del desenvolupament del nou pla estratègic per a l'impuls del transport ferroviari de mercaderies a Espanya. Aquest pla representa un document bàsic, de referència, que estableix les pautes correctes per a millorar el sistema ferroviari de cara al futur, amb l'establiment de nous corredors complets i eficients per a les mercaderies, associats a les noves línies d'alta velocitat (que han de permetre alliberar les actuals línies convencionals per als trens de mercaderies).

Especialment destacat és el paper que s'assigna als ports i a les plataformes logístiques en la definició de la futura xarxa bàsica ferroviària de mercaderies, amb un esquema de finançament que inclou noves fórmules de col·laboració pública i privada.

Com no podia ser d'una altra manera, el corredor mediterrani ha estat inclòs en aquest pla com a part integrant de la xarxa bàsica, però sense incloure-hi inequívocament el tram inicial entre Algesires i Almeria. I aquest tram resulta indispensable si ens creiem la vocació transeuropea del corredor, motiu pel qual cal que sigui inclòs en la xarxa bàsica sense deixar obert cap interrogant sobre la definició del seu traçat ni sobre la seva execució futura.

Un horitzó per construir. Com a conclusió, l'impuls del corredor mediterrani és una carrera de fons, en la qual cal que s'impliquin el govern espanyol i la Comissió Europea. Des de les cambres de comerç sabem que les nostres veus soles no són suficients. Per això treballem per despertar la complicitat del conjunt de la societat i dels territoris. I hi continuarem treballant fins que el corredor mediterrani sigui una realitat.

Projecte de l'associació Ferrmed per a un ferrocarril de mercaderies d'ample europeu entre el sud i el nord d'Europa per la Mediterrània



