

Cap a les grans plataformes logístiques de la Mediterrània occidental

YOLANDA PARRADO Directora general de Casa Mediterráneo



La inclusió del corredor mediterrani en els eixos de transport prioritaris de la Unió Europea és una decisió estratègica necessària. El corredor connecta el litoral mediterrani espanyol amb la resta d'Europa, amb el nord d'Àfrica i amb els mercats asiàtics a través dels ports. I és més necessari que mai en una situació especialment complicada, de greu crisi econòmica i amb models productius, com el basat en la construcció, ja esgotats.

La seua aprovació en el 2011 —encara per decidir a hores d'ara— supo-

saria un increment de la competitivitat de tot l'arc mediterrani. I això sens dubte ajudaria a la prosperitat de les empreses exportadores i de la indústria, però també a establir les sinèrgies econòmiques necessàries per a consolidar no solament les grans xarxes transeuropees de transport, sinó també dos altres àmbits fonamentals en la regió: les autopistes del mar i el corredor energètic. Per això, des de Casa Mediterráneo, ens estimem més parlar dels grans corredors mediterranis: el terrestre, el marítim i l'energètic.

El denominat corredor mediterrani forma un eix que, des del nord d'Àfrica, avança en paral·lel al litoral mediterrani, i arriba fins a França. Per mitjà d'autopistes i línies ferroviàries connecta els ports d'Alger, València i Barcelona, a través del territori peninsular, amb el centre d'Europa. Som, per tant, davant un eix en el qual no s'ha de parlar de centralitat, sinó de múltiples connexions que conflueixen en l'eix principal, que aporten i reben al seu torn els avantatges i les sinèrgies de



formar part d'una xarxa dinàmica, multimodal i adaptada als nous requeriments d'un transport molt més sostenible i eficient, tant de passatgers com de mercaderies.

Les autopistes del mar han de consolidar la vertebració de la mar Mediterrània, la més congestionada, comercialment activa i transitada del món, amb tota una xarxa de rutes marítimes que permetran una millor comunicació entre els diferents actors d'aquest entorn. Això contribuirà a disminuir les tensions generades per la falta de legislació en aigües internacionals. Les autopistes del mar reforçaran també el paper dels ports com a punts d'unió i d'intercanvi de persones, mercaderies i cultures. Són d'importància vital per al desenvolupament de les economies i les societats de la conca mediterrània.

Per la seua part, el corredor energètic, que té la seua base en el gasoducte submarí Espanya-Algèria, ha de permetre un proveïment més adequat d'energia a les poblacions de l'arc mediterrani, amb una destacada apor-

Cal parlar en plural dels grans corredors mediterranis: el terrestre, el marítim i l'energètic.

tació tecnològica. Dins l'escenari de col·laboració actual, milloraran les relacions i les interconnexions entre els països de la regió. I és que l'energia és un afer crucial per a totes les economies i també per als països de la riba

mediterrània. Hi ha molt de camí per córrer: avui dia la disponibilitat de recursos energètics fòssils i no convencionals a la Mediterrània no presenta una distribució regular, ni el grau de desenvolupament dels sectors energètics és homogeni.

En el nostre país, el suport al corredor mediterrani ha mobilitzat completament la societat civil, des de les empreses i les patronals fins a sindicats i amplis sectors socials de Catalunya, València i Múrcia. Una aposta a la qual també se suma Casa Mediterràneo, institució de diplomàcia pública de referència en aquesta regió.

El corredor mediterrani és, sens dubte, una estratègia de cohesió, i el retard en la seva execució afectaria el teixit industrial i econòmic. Les sinergies productives se'n ressentirien pel fet de no disposar d'unes

És imprescindible
que hi haja una forta
voluntat política per a
la materialització del
projecte.

estructures logístiques adequades, cosa que posaria en dificultats les economies de la Comunitat Valenciana, Catalunya i Múrcia. No en va les empreses situades en el Mediterrani espanyol produeixen més del 50% de les exportacions del nostre país, amb productes que a hores d'ara s'envien a Europa, en la seua gran majoria, per carretera.

Aquest retard comportaria importants repercussions ambientals i afectaria la sostenibilitat de la regió, un altre dels compromisos de Casa Mediterráneo. Sense el corredor s'entrebancaria el creixement del transport de mercaderies per ferrocarril com a alternativa a la carretera. La conseqüència indirecta seria, a més d'una menor competitivitat, una dependència més gran del petroli i un major impacte ambiental.

Les xifres parlen per elles mateixes. Segons dades de la Generalitat valenciana, la taxa de rendibilitat del capital que es preveu invertir en aquesta infraestructura —177.000 milions d'euros d'inversió fins al 2025, dels quals 16.600 milions es destinarien a

El suport al corredor
mediterrani
ha mobilitzat
completament la
societat civil

la construcció de noves línies a Espanya, 51.700 milions d'euros a la millora de ports i terminals i 11.000 milions d'euros per a diferents bypass en grans ciutats— podria superar l'11% del ca-

pital invertit. Açò es traduirà en un estalvi de prop de 284.000 milions per la reducció del temps de transport, de 194.000 milions per estalvi en energia, costos laborals i manteniment, i de 15.000 milions per la reducció de la sinistralitat i d'emissions de CO₂.

És una gran oportunitat per a la regió mediterrània espanyola, així com per a la resta dels països de la conca. Per això és imprescindible que hi haja una forta voluntat política dels països implicats, avalada per la Unió Europea, de cara a la materialització d'aquest projecte. Casa Mediterráneo no dubta que és el moment adequat per a impulsar, a tots els nivells i en tots els àmbits, aquesta gran iniciativa que es presenta com un instrument de millora de la competitivitat del territori i com una eina per a afavorir la cohesió social.