

Aquest dimarts es tanca el termini per a decidir els eixos prioritaris de transports de la UE. Les cambres de comerç de Barcelona i València han reivindicat que en aquest mapa hi aparega l'eix mediterrani, tot fent seua una reclamació que l'Institut Ignasi Villalonga expressa de fa una dècada.

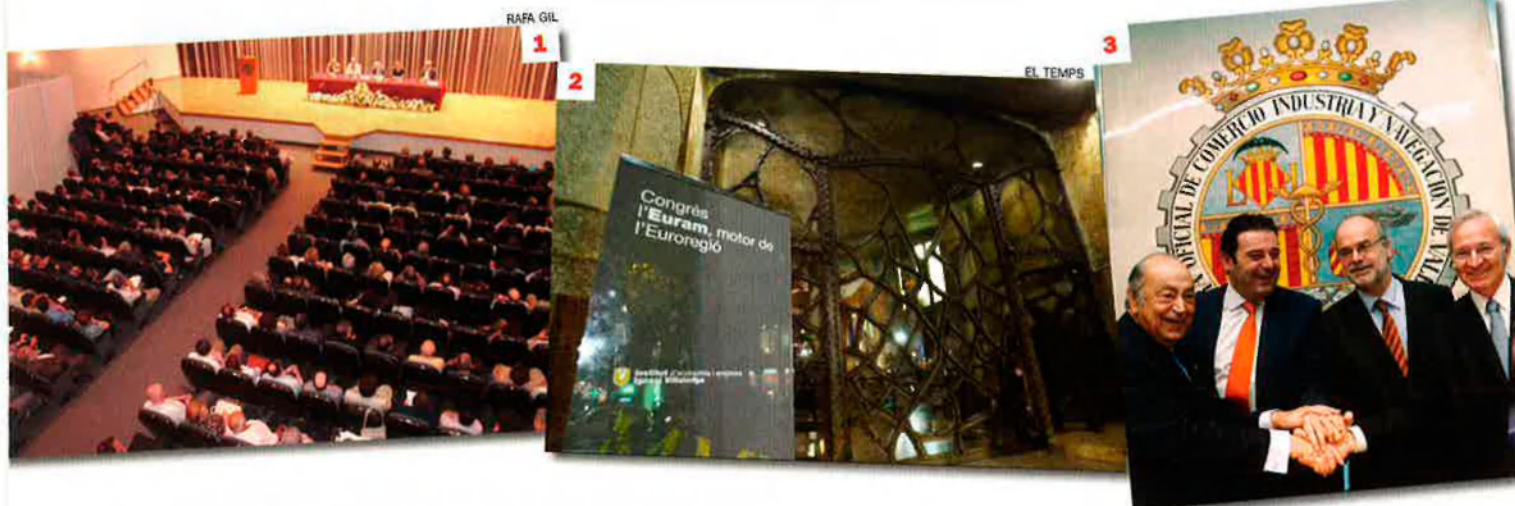
El corredor mediterrani vol bitllet de primera

Aquesta setmana comença a dibuixar-se a Brussel·les el mapa ferroviari de l'Europa de la dècada que ve. El dia 15 es tanca el període de presentació de propostes procedents de la societat civil i de

impacte ambiental baix-; i impulsar la competitivitat industrial europea. Les propostes que compleixen aquests requisits passaran a formar part de la Xarxa Transeuropea de Transports, és a dir, passaran a jugar a la primera divisió de les lligues ferroviàries. Si es

també entre Almeria i Alacant i entre Montpeller i Perpinyà-, però sí que serveix d'esperó perquè els estats -que són el que tenen les competències- hi presten atenció, alhora que augmenten les possibilitats de rebre finançament europeu. Sense ser la panacea, la condició de *xarxa prioritària* és una molt bona carta de presentació.

Siga com siga, la incorporació del corredor mediterrani ferroviari a la Xarxa Transeuropea de Transports a l'abril serviria, als Països Catalans, per a reparar un error històric. Perquè, tot i ser els dos territoris més



1 Acte sobre l'arc mediterrani organitzat a Castelló el Juny del 2003 per l'IIVEE, que va comptar amb la presència de Jordi Pujol. **2** Tercer Congrés Euram organitzat per l'IIVEE a Barcelona, el desembre del 2005. **3** Presentació de l'Observatori d'Infraestructures del Corredor Mediterrani, amb la presència dels presidents de les cambres de comerç i els consellers d'Economia, el Juny del 2008. **4** Acte de reconeixement de l'arc mediterrani, l'abril d'enguany. **5** El ministre espanyol de Foment, a la trobada de ministres de Transports a Saragossa, aquest Juny. **6** Els presidents de les cambres el dia de la presentació de l'Informe de l'observatori, aquest 6 de setembre.

l'administració sobre els eixos que a partir dels anys vinents haurien de figurar com a prioritaris dins la Xarxa Transeuropea de Transports. Tancat el termini, la Unió Europea avaluarà les propostes que s'hagen presentat. Els criteris de selecció són clars: millorar la integració de la xarxa i permetre el funcionament del mercat interior europeu; consolidar el transport per ferrocarril -més sostenible perquè té un

compleixen els terminis, la Comissió Europea farà pública la llista definitiva el mes d'abril.

Aleshores sabrem si el corredor mediterrani és entre els elegits. Com reconeixen diverses fonts consultades, la inclusió en la Xarxa Transeuropea de Transports no és garantia que d'avui per demà es resolguen els problemes de continuïtat que ara mateix té la via -entre Castelló i Tarragona, però

dinàmics de la península, País Valencià i Principat no han gaudit d'una connexió ferroviària a l'altura del vigor comercial que tenen. Tot i el potencial exportador, el corredor mediterrani va ser bandejat l'any 2003, quan es decidiren els eixos ferroviaris prioritaris de la UE. No serví de res que l'espanyola Loyola de Palacio presidira aleshores la comissaria europea de transport. Els responsables regionals s'inhibiren

de la qüestió i, a més, no hi havia demanda empresarial. Tot plegat va condemnar la infraestructura a la invisibilitat davant les institucions europees. Als Països Catalans, només l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa (IIVEE) va cridar l'atenció sobre aquesta mancança.

Set anys després d'aquella cita, la Unió Europea està en condicions de revisar les prioritats i, ara sí, responsables empresarials i polítics de casa nostra volen fer-se sentir. L'entusiasme que avui dia desperta la connexió ferroviària al llarg de la mediterrània va quedar palès dilluns de la setmana passada, en una reunió al més alt nivell de les cambres de comerç de Barcelona i València. Els presidents de totes dues institucions es reuniren a València per presentar amb tota solemnitat l'informe de l'Observatori d'Infraestructures del Corredor Mediterrani, impulsat per totes dues cambres el juny del 2008. El document vol fer pressió sobre el Ministeri de

Foment espanyol i la Comissió Europea, tot aportant arguments econòmics i comercials, per tal que l'eix que va des d'Algesires fins a Figueres amb destinació al nord d'Europa siga tingut en consideració a Brussel·les. Perquè, com remarca Miquel Valls, president de la Cambra de Comerç de Barcelona, l'eix mediterrani és "absolutament prioritari per a l'economia europea, no únicament per a Espanya, perquè posa en connexió Àfrica i Europa". Tant ell com el seu col·lega valencià, José Vicente Morata –que assumí el càrrec al juny– van reclamar que el corredor siga dotat de dues plataformes independents de doble via (per a passatgers i mercaderies) d'amplada europea: és a dir, es demana de poder disposar d'una comunicació amb tren d'altres prestacions que pose fi a la dependència del camió en el transport de mercaderies. En un context en què els costos logístics són com més va més determinants, ambdós presidents també coincidiren

en la urgència de connectar les noves xarxes ferroviàries d'amplada europea amb els ports per tal d'"aconseguir la necessària intermodalitat".

Mai no és tard. D'arguments per a alçar la veu, no els en falten, als presidents de les cambres. Tots els indicadors –es miren com es miren, s'agafen d'on s'agafen– donen fe de la potència econòmica, exportadora i comercial del territori que formen, conjuntament, País Valencià i Catalunya (vegeu quadre adjunt). Com van remarcar durant la presentació els representants camerals, és una sinergia que ha de ser aprofitada. En un context de crisi com l'actual, en què el tauler de joc el defineixen un grapat d'actors, no hi ha espai per a sortides individualistes. Com recordava recentment el catedràtic de robòtica de la Universitat de València Gregorio Martín, en un article a *Levante-EMV*, cal jugar la carta de la "competitivitat territorial". Sense una bona



Xifres que esvaeixen dubtes

L'informe de l'Observatori d'Infraestructures del Corredor Mediterrani de les cambres de comerç aporta les següents xifres per justificar la idoneïtat de destinar recursos a l'eix ferroviari que travessa el País Valencià i el Principat:

- El **55%** del volum de mercaderies transportades a l'estat espanyol es fan pel corredor mediterrani.
- El **60%** del trànsit marítim de l'estat espanyol es fa a través dels ports del corredor mediterrani.
- El trànsit marítim al corredor ha crescut d'un **39%** els darrers nou anys, lluny del 22% del conjunt de ports a l'estat espanyol.
- El nombre d'empreses ha augmentat d'un **4,3%** de mitjana anual al corredor, superior al 4% al conjunt de l'estat.
- La població activa ha crescut d'un **4,2%** de taxa mitjana anual, quasi mig punt més que al conjunt de l'estat espanyol.
- Rep la **quarta part** del capital estranger invertit a l'estat espanyol. La UE és l'origen de la major part d'aquest capital.
- La **meitat** dels turistes estrangers que visiten l'estat espanyol trien diversos indrets del corredor mediterrani, que disposa de més d'un milió de places d'allotjament.

connexió ferroviària per mercaderies, és impossible que els nostres ports esdevinguin el front portuari de referència per a les importacions asiàtiques, tal com es pretén de fa temps; o que les grans multinacionals, mancades d'una bona connexió amb Europa, mostren cap interès a instal·lar-s'hi; o que les moltes petites i mitjanes empreses que hi ha a casa nostra troben una eixida competitiva als seus productes.

De tot això, que avui sembla obvi, fa una dècada que en parla l'Institut Villalonga (IIVVEE), una institució que agrupa empresaris, professionals i institucions de Catalunya, Andorra, el País Valencià, les Illes Balears i la Catalunya Nord amb la intenció de fomentar la cooperació entre les regions de la Mediterrània nord-occidental, a partir d'unes coincidències històriques, lingüístiques, socials, i de mentalitat empresarial. L'abril passat, de fet, l'IIVVEE fou el responsable de congregar prop de 500 persones –entre empresaris, representants patronals i sindicals– al Palau de Congressos de



Un tren Euromed en passar per l'Horta.

Qui paga, mana?

En un context com l'actual, l'eix mediterrani tampoc no pot defugir el debat sobre com pagar les infraestructures que ens han de projectar cap al futur. La qüestió, de fet, va ser ben present en la conferència entre els presidents de les cambres de comerç de Barcelona i València. L'arribada de la gran velocitat des de Madrid a València (2010), Alacant (2012) i Castelló (prevista inicialment el 2014) havia de dotar, de retruc, d'unes vies d'altres prestacions quasi tot el recorregut ferroviari de la costa valenciana, llevat del tram entre Castelló i Tarragona, considerat l'autèntic coll d'ampolla de l'eix mediterrani. Siga com siga, la "reprogramació" anunciada pel Ministeri de Foment espanyol a causa de la crisi ha passat factura a l'eix mediterrani i ha obert el debat sobre com s'han de finançar les obres quan no hi ha diners a caixa.

En línia amb allò que es dibuixa a Europa i amb les propostes de la cime-

ra de ministres de transports de la UE a Saragossa (el mes de juny passat), les intencions del govern espanyol són de recórrer a la col·laboració públicoprivada. Es tracta de traure a licitació projectes molt madurs, que pugen abordar-se en un període de temps curt. El concessionari avança els diners per fer l'obra i comença a cobrar una quantitat fixa anual durant un període de temps entre 25 anys o 30. Es tractaria, en definitiva, d'anar pagant una mena d'hipoteca. Sota aquest règim es podria concretar el tram previst entre València i Castelló, que, tot i les previsions inicials del Ministeri de Foment, de moment, és a l'aire per la falta de fons. El ministeri espanyol ha declinat de fer declaracions sobre aquesta qüestió.

"El finançament, ara per ara, és el gran debat", diu José Vicente Morata, president de la Cambra de València, opinió que també comparteix Joan

Amorós, president de Ferrmed, *lobby* que defensa la construcció d'un gran eix ferroviari que comuniqui Algèries amb el nord d'Europa. Amorós opina que s'hauria d'obrir la porta a la iniciativa privada en la construcció de vies com ja es fa d'uns quants anys ençà en la de carreteres. El model és viable, segons el president de Ferrmed, i "en tenim un bon exemple en la connexió amb gran velocitat entre Figueres i Perpinyà". Aquest tram, de 44 quilòmetres de llargària, que travessa els Pirineus amb un túnel, ha estat construït pel consorci format per ACS-Dragados i Eiffage, i l'exploaran en règim de concessió durant cinquanta anys. Amorós està segur que si s'optara per un partenariat públicoprivat per acabar els trams del corredor mediterrani, "les obres s'acabarien abans. L'experiència ens mostra que amb la iniciativa pública, els projectes es podreixen. L'empresa privada ho faria dins el termini". Per a Gregorio Martín, catedràtic de robòtica de la Universitat de València i expert en qüestions ferroviàries, és

València, en un acte que exhibí davant Madrid i Brusel·les la força d'aquests territoris. "S'ha prioritzat un disseny radial per damunt d'una perifèria exportadora, dinàmica i connectada amb Europa", criticava el manifest final.

D'un temps ençà, la reivindicació que profereix l'Institut Villalonga –la connexió amb altes prestacions ferroviàries a l'eix mediterrani– l'han interioritzada partits polítics i entitats empresarials que anys enrere l'havien ignorada. Hegemonitzat com era el discurs reivindicatiu per la demanda del TGV Madrid-València i temorosos de fer visible una aliança entre Barcelona i València que incomodara les esferes polítiques, el discurs a favor de l'arc mediterrani a penes si era un xiuxiueig. No fou fins el 2008 –quan al govern valencià li interessà d'anar de bracet dels seus col·legues catalans per reivindicar un sistema de finançament més just– que patronals i cambres de comerç començaren a parlar més obertament de l'aliança entre València i Barcelona.

inevitable anar cap a aquest model. "Tota la Unió Europea reconeix que la transició cap a un model de transport de mercaderies ferroviari no es pot fer servint-se dels pressupostos públics", diu. Ara per ara, "no és una qüestió de si el model mixt ens agrada o no. És que si no és amb la iniciativa privada, no tindrem mai les infraestructures". L'avantatge del corredor mediterrani en comparació amb unes altres infraestructures és, segons que indica Amorós, que "és rendible".

Són de la mateixa opinió els presidents de les cambres de comerç. Segons les dades que tenen, la inversió en aquest corredor garanteix un retorn anual de l'11% (de mitjana, la construcció d'infraestructures sol reportar un retorn entre el 2% i el 4%). Ara bé, com va recordar Morata: "perquè hi haja finançament privat hi ha d'haver gestió privada".

L'abordatge d'obres a través de sistemes públic-privats, segons els experts consultats, no hauria de repercutir en els usuaris.

La inversió privada en el corredor mediterrani ofereix un retorn anual de l'11%

Per això, des de l'IIVVEE, donen la benvinguda al canvi d'actitud dels empresaris i, especialment, de la Cambra de Comerç de València, si bé insisteixen a dir que aquest suport "era necessari de feia anys". Les trobades que ara tenen en públic empresaris de banda i banda de la Sénia "situen les relacions en el pla de la normalitat", perquè "no ens podem permetre el cost de la no-cooperació i la no-entesa durant una altra dècada".

Josep Vicent Boira, un dels primers acadèmics de l'última fornada a teoritzar sobre la relació econòmica entre valencians i catalans, veu amb optimisme la trobada de dilluns passat. Al

El consens en infraestructures "normalitza les relacions" entre l'empresariat valencià i català, segons l'IIVVEE

llibre *La Commonwealth catalanovelenciana* (Ed. L'arquer), Boira detalla les estretes relacions que empresaris valencians i catalans van tenir durant el segle XX, fins al punt que a la dècada dels 60 es creà un embrió de cambra de comerç on eren representats els interessos dels empresaris valencians, catalans i balears. Entre les reivindicacions que aleshores llançaren a l'aire n'hi havia de ben diverses: des de la millora de la pavimentació de la carretera entre València i Barcelona fins a la prolongació de la línia del tren talgo París-Barcelona fins a València. Després, arribada la dècada dels 80, la

especial idiosincràsia política al País Valencià portà a soterrar una aliança natural i més tard a invisibilitzar-la del tot per conveniència política. Per tot això, considera Boira, la trobada de dilluns entre els presidents de les cambres és el senyal que "es va tancant un parèntesi que mai no s'havia d'haver obert". "Els pessimistes diran que hem perdut una dècada, perquè es fan reivindicacions que ja es feien a la dècada dels 60 –apunta aquest professor de geografia de la Universitat de València–, però, des d'un punt de vista històric, encara som a temps de corregir-ho." Boira crida l'atenció sobre el fet que, si bé "parlem del sistema ferroviari", en el fons parlem de "l'estructura de l'estat".

Per a l'Institut Villalonga, el consens respecte a l'eix mediterrani ferroviari entre empresaris valencians i catalans ha de ser el punt de partida d'alguna cosa més. "Aquest seria un bon moment per a incorporar a una agenda compartida més matèries", com ara la consecució d'un front portuari mediterrani, la gestió dels aeroports, la cooperació entre sectors industrials o en matèria de turisme... "Potser fóra un bon moment per a tornar a parlar d'euroregions que en alguns altres indrets –com en el cas del Bàltic– tan bons resultats han donat", diuen.

Els desigñs de Brussel·les. Siga com siga, la pilota, a partir d'aquest 15 de setembre, és damunt del teulat de la Comissió Europea. Tot esperant que l'executiu comunitari es decideisca, al govern espanyol li correspon de pressionar perquè el corredor mediterrani s'incorpore al catàleg de xarxes prioritàries. "El corredor mediterrani és una prioritat estratègica per a Espanya", va arribar a dir el ministre espanyol de Foment, José Blanco, el mes de juny, a la reunió de ministres de Transport de la UE. Les paraules, però, no són garantia de res i és ben cert que, ara com ara, el govern espanyol no ha presentat cap document que deixi clara la importància d'aquest corredor i el potencial comercial i exportador que té. Caldrà esperar a l'abril vinent per a saber si, finalment, el corredor mediterrani és un equip de primera divisió o no.

Violeta Tena