

El món econòmic aclama el corredor

El corredor mediterrani encara setmanes decisives. Passat l'estiu, la Comissió Europea decidirà quins seran els eixos prioritaris que conformaran les xarxes transeuropees de transport (RTE-T) i l'eix mediterrani s'hi juga la vida. La data on es definirà el ser o no ser d'aquest eix de transport encara no està confirmada, però en tot cas el món econòmic, empresarial i polític del país està fent un esprint final perquè els responsables comunitaris incorporin el corredor mediterrani als eixos prioritaris. La no-entesa vers la qüestió que va caracteritzar l'actitud pública en el passat s'ha transformat ara en un clam favorable. Els últims dos anys s'han succeït els viatges a Brussel·les dels polítics per pressionar els responsables comunitaris; els comunicats oficials de tot d'organitzacions empresarials, des de cambres de comerç fins a col·legis professionals, passant per patronals o sindicats; i les declaracions dels responsables públics. Dimecres passat, sense anar més lluny, les Corts Valencianes van aprovar per unanimitat una proposta de resolució a favor d'aquest eix. El corredor, en definitiva, és a l'agenda institucional.

El clam, però, no ha sigut escoltat amb tota la seua intensitat a Madrid. Si bé José Blanco ha donat suport públicament al corredor mediterrani, no és menys cert que el seu ministeri no s'ha estat de donar suport a la travessia central, que propugna connectar Algesires amb Madrid i des d'allà cap a França, tot perforant els Pirineus amb un túnel de quaranta quilòmetres per Osca. En aquest sentit, fa dues setmanes van sorgir informacions que apuntaven al fet que la Comissió Europea estaria avaluant la possibilitat de considerar prioritari un eix que aniria des d'Algesires a Madrid i des d'aquí cap a València i la frontera francesa. Aquesta opció bandejaria tota l'àrea d'Alacant, que quedaria desconnectada de l'eix mediterrani.

L'etapa alacantina. El clam a favor de la presència d'Alacant l'ha fet palès l'Institut Ignasi Villalonga d'Eco-



PRATS I CAMPS

Punt entre Castelló i Tarragona on la doble via del corredor es converteix en una de sola, tot esdevenint un coll d'ampolla per a l'eix mediterrani ferroviari.

Quan falten poques setmanes perquè la Unió Europea decideixi si declara o no prioritari el corredor mediterrani, l'Institut Ignasi Villalonga ha fet una enquesta sobre la qüestió entre una cinquantena de representants del món econòmic i empresarial del país. El clamor és evident: cal el corredor, tot passant per Alacant.

nomia i Empresa (IIVVEE). L'entitat, que agrupa empresaris, professionals i institucions de Catalunya, Andorra, el País Valencià, les Illes Balears i de la Catalunya Nord amb la intenció de fomentar la cooperació entre les regions

del Mediterrani nord-occidental i que va ser pionera en la defensa del corredor ferroviari, ha realitzat una enquesta a més d'una cinquantena de personalitats del món econòmic, empresarial i universitari sobre aquest tema. L'enquesta

ha tingut la participació, entre altres, de les autoritats portuàries de Barcelona, València, Castelló i Alacant; les patronals Pimec (petita i mitjana empresa de Catalunya), Coepa (Alacant), Coeval (Vall d'Albaida), CEV (Castelló), Cepimev (petita i mitjana empresa valenciana), Hosbec (hostalers valencians), la Safor; els col·legis d'economistes d'Alacant i Barcelona; la Cambra de Comerç d'Oriola; les Universitats de Tarragona, València, Illes Balears, Elx, Alacant, Barcelona; i els sindicats CCOO, UGT i Intersindical Valenciana, entre altres. L'enquesta posa de manifest "la necessitat que el corredor arribe fins a Alacant", apunten des de l'IIVVEE, "perquè es considera que aquesta és l'expansió natural" d'aquest eix de transports, enfront de la possibilitat esbossada des de Brussel·les de fer passar els combois de mercaderies per Madrid. "L'articulació d'aquest territori només és possible si s'inclou Alacant", expliquen des d'aquesta entitat, que l'octubre passat va presentar davant la Comissió el Llibre Blanc de les Infraestructures de l'Euram, amb l'objectiu que el document siga tingut en compte en la revisió de les xarxes de transport que la Comissió està realitzant.

L'aposta per un corredor que vaja per la franja litoral, i per tant incorpore Alacant, és comuna entre totes les persones enquestades, a les respostes de les quals ha tingut accés aquest setmanari.

Per a Oriol Biosca, de MCRIT, la consultora que ha elaborat el Llibre Blanc, "el reconeixement de l'eix mediterrani sense Alacant i Múrcia seria una oportunitat perduda per a l'impuls integrat de tot el corredor. Si parlem en termes de transport ferroviari de passatgers, cal tenir en compte que aquests territoris tenen ciutats amb masses demogràfiques importants a distàncies ideals per a aquest tipus de transport". Des de la patronal alacantina Coepa, recorden que "suposaria la pèrdua d'una oportunitat històrica per equilibrar i reforçar la xarxa logística de ports europea". Per a Antoni Major, president de la patronal hostalera Hosbec, representaria un "error d'incalculables conseqüències" que "condicionaria greument el desenvolupament econòmic futur de la nostra província, tot allunyant-nos més d'Europa". De la mateixa opinió és Fèlix María Cerdán. El president de la Cambra de Comerç és de l'opinió que "per economia d'escala, per racionalitat, pel nostre desenvolupament i futur, no hem de deixar que [el corredor] s'ature o comence a València".

Des de l'Institut Ignasi Villalonga, recalquen que els representants econòmics i empresarials mostren en general una certa precaució davant l'aposta final de Madrid. Recorden, en aquest sentit, que la inèrcia centralitzadora de l'estat pot edulcorar el corredor i fer-lo passar, com ha esbossat la Unió Europea, per

Madrid, tot bandejant la zona al sud de València. En aquest sentit, el catedràtic d'economia de la Universitat de València, Vicent Soler, apunta al fet que la principal amenaça sobre el corredor és "el centralisme atàvic madrileny". En aquesta mateixa línia, el professor de la Universitat de Barcelona i autor d'*Espanya capital París* recorda que és cada govern de l'estat qui té la potestat de declaració de prioritari. "Espanya ja va declarar el corredor central i no se n'ha desdit", apunta. Ramón Gómez Ferrer, director del port de València, considera que en contra del corredor també podria jugar la miopia de Brussel·les. En aquest sentit, adverteix que cal donar "la consideració deguda als avantatges que per a Europa té el corredor com a inversió productiva, amb alta rendibilitat, que afavoreix la multimodalitat i un sistema de transport més eficient i ecològic per donar resposta a les pautes de comerç europees i futures". Les restriccions econòmiques, apunten els enquestats, també podrien jugar en contra del corredor. Finalment, Mateu Torró, un dels autors del Llibre Blanc de les Infraestructures del Transport de l'IIVVEE, fa una crida a superar una visió estrictament ferroviària del corredor per concebre aquest espai des d'una òptica multimodal, com una gran plataforma logística on tots els modes de transport interactuen.

Violeta Tena

Breus

Madrid fa una privatització descafeïnada dels aeroports

Com era previsible, l'executiu de Zapatero no deixarà vies d'escapament en la privatització dels aeroports. La reivindicació històrica de Catalunya de tenir un pes determinant en la presa de decisions del rumb que ha de prendre l'aeroport de Barcelona ha acabat en una participació decisiva en una "junta de vigilància", que tindrà cinc membres catalans i quatre d'AENA. Aquesta junta, però, no tindrà atribucions sobre la gestió directa de l'aeroport, que quedarà a mans d'un operador privat que pagarà 1.600 milions a l'estat per la concessió. La clau de volta, els permisos d'enlairament i



La privatització de l'aeroport del Prat no garanteix la competència d'oferta amb Barajas.

aterratge, es manté a mans de Madrid, que podrà seguir prioritzant Barajas. El govern català també ha reclamat el traspass de la gestió dels aeroports de Reus, Girona i Sabadell, però ha rebut un no taxatiu per resposta.

JP Morgan salva Bankia el dia de l'eixida a borsa

El dimecres passat, Bankia va debutar a la borsa. Ho va fer en un context difícil (un dia de "tempesta perfecta", segons va reconèixer el president de l'entitat, Rodrigo Rato), amb tot de turbulències financeres a causa de la crisi europea del deute. Al final de la sessió, i després d'haver arribat a caure fins a un 6,4 %, Bankia va tancar la jornada amb una lleu pujada provocada per la compra massiva d'accions per part de JP Morgan. En el seu primer dia sotmès a l'escrutini del parquet, Bankia va captar 347.338 accionistes individuals i 280 d'institucionals.