



PEATIS I CAMPS

“No fer el corredor reduiria les exportacions valencianes d'un 28%”

Els arguments, amb xifres, sempre són més ben fonamentats. Això ho deuen haver pensat a l'Associació Valenciana d'Empresaris (AVE). Només tres setmanes abans que la Comissió Europea faça públics els deu eixos prioritaris de transport, el *lobby* empresarial va presentar dimarts –abans de la polèmica sobre el suport del ministeri espanyol de Foment a l'eix central– un estudi que demostra els beneficis que l'eix mediterrani reportarà a l'economia valenciana. El document, dirigit per César Camisón, calcula que l'acabament del corredor comportarà una inversió de 4.405 milions d'euros. Els autors de l'estudi calculen que per cada euro invertit hi haurà un retorn d'1,71 euros. En termes de valor afegit, l'efecte sobre el PIB del País Valencià serà del 3,86%.

—Quina impressió us causa el comunicat dels governs francès i espanyol a favor de la travessia central?

César Camisón (Carlet, Ribera Alta, 1958) és catedràtic d'organització d'empreses de la Universitat de València i ha estat director d'un estudi encarregat pels empresaris valencians sobre l'impacte del corredor mediterrani.

—És una molt mala notícia. Feia temps que hi havia una certa por perquè la posició del govern era tèbia

i inconcreta. Fins ara els pronunciaments sempre posaven el corredor mediterrani en el mateix sac que la travessia central, però el pronunciament conjunt del govern francès i espanyol marca un punt d'inflexió. La posició del ministeri respon a raons polítiques i té tints clarament electoralistes. No té cap sentit que es prioritze un eix que ni tan sols té un trajecte definit en perjudici d'una realitat econòmica i social incontestable.

—El ministeri diu que són dos eixos compatibles. Què en pensem?

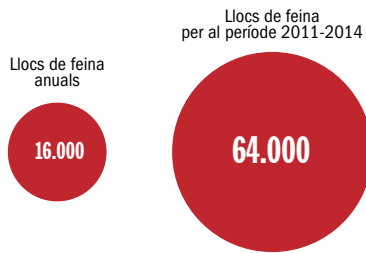
—A la nota de premsa que van enviar ahir [dimecres passat], el corredor mediterrani no apareixia mencionat en cap moment. En un context de recursos escassos, és obvi que la UE no optarà per dos corredors. Els polítics haurien de tenir prou talla per a marcar les seues prioritats, que alhora han de ser avalades amb arguments de rendibilitat econòmica i social. Cal saber assignar els recursos de la manera més eficient. Al cap i a la fi, Madrid no s'hi juga res, en aquesta partida, perquè està molt ben comunicat amb l'eix mediterrani. Pel que respecta a Extremadura i Aragó, llevat d'algun indret particular al voltant de Saragossa, són un desert industrial. Aragó és qui més hi guanyaria, perquè convertiria Saragossa en un eix logístic alternatiu al de la Comunitat Valenciana i Barcelona. L'ambició de Saragossa és convertir-se en un port sec alternatiu, creat artificialment. Excloure el corredor mediterrani seria gravíssim. Segons el nostre estudi, no fer-lo implicaria un augment dels costos de transport del 12%, cosa que comportaria una reducció de les exportacions d'un 28%.

—Encara més si considerem les xifres de l'estudi que heu fet per a l'AVE.

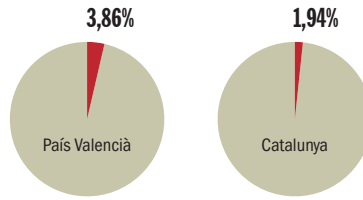
—Sobre les inversions públiques sempre hi ha discussió, perquè a voltes s'han fet de manera poc curosa. Tot-hom veu que avui hi ha infraestructures públiques que no tenen un flux de passatgers suficients per a justificar l'obra. Per això cal constatar que el corredor té una rendibilitat claríssima. Amb les xifres que hem obtingut, l'oportunitat de la inversió és més que contrastada, qüestió que cal fer notar especialment en una època de restriccions pressupostàries. Per tant, aquesta inversió,

Efectes de l'eix mediterrani

■ IMPACTE SOBRE L'OCUPACIÓ

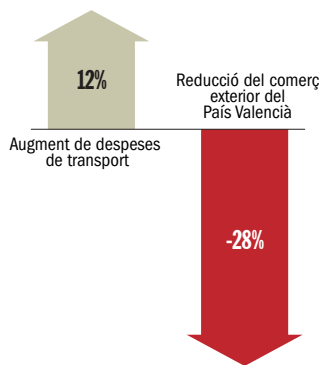


■ EFECTE SOBRE EL TOTAL DEL PIB AUTONÒMIC



■ COMERÇ

L'exclusió de l'eix ferroviari implicaria:



■ ESTALVI EN TRANSPORT

3 cèntims d'euro per quilo en productes agrícoles

300 euros per automòbil transportat de la Ford

Font: Estudio del impacto económico de las inversiones del Corredor Ferroviario Mediterráneo en la Comunidad Valenciana (GRECO: UV i UJI) i Associació Valenciana d'Empresari

lluny de ser un llast per a l'economia, en realitat en seria un dinamitzador.

—**Tindrà cap impacte sobre el dia a dia dels ciutadans?**

—És un projecte que generaria molta ocupació. Això és especialment notable en un moment com el que ara vivim, amb taxes de desocupació superiors al 21%. La construcció del corredor mediterrani, calculem, crearia 16.000 llocs de treball l'any. En el període 2011-2014, la creació d'ocupació superarà els 64.000. Aquesta ocupació de nova creació significa aproximadament el 2,9% de la població activa i el 10,7% de la desocupació actual a la Comunitat Valenciana.

La Comunitat Valenciana, com Catalunya, són territoris abocats a l'exportació, i la distribució a través del ferrocarril és fonamental per a guanyar eficiència. Si no disposem d'aquesta alternativa passarà que els costos de transport dels productes generats aquí augmentaran seriosament. Alhora, l'absència d'una bona infraestructura podria incentivar que les plataformes logístiques que ara

existeixen i donen eixida a productes que es distribueixen per tot Europa es reconsideraren i acabaren localitzant-se en unes altres regions europees amb més bones connexions.

—**Com sabem que aquesta infraestructura no serà un llast, com ha passat amb unes altres que també s'havien anunciat a so de bombo i platerets?**

—El corredor respon a una realitat contrastada. Segons els nostres càlculs, la construcció del corredor mediterrani comportarà una inversió de 5.400 milions d'euros, que és una xifra no gens negligible. Ara bé, cal mirar als resultats que tindrà aqueixa inversió. D'acord amb el nostre estudi, portarà un augment del PIB regional de més de 9.300 milions d'euros. És difícil de trobar infraestructures que presenten xifres tan esclaridores. Des de la racionalitat econòmica, el corredor mediterrani és una infraestructura molt útil. Al cap i a la fi, descansa sobre un eix, el de la Mediterrània, amb una densitat de població i una estructura industrial i exportadora

fortíssima. Les xifres encaixen en la racionalitat econòmica, i és per això que els agents econòmics ho demanen amb tanta insistència.

—**Parleu d'una inversió en la infraestructura de 5.405 milions d'euros. Més enllà d'Europa, des d'on han d'arribar els diners? Caldria pensar en la iniciativa privada?**

—Si Europa té el corredor mediterrani com un eix prioritari de transport, una part dels diners vindran de Brussel·les. Si segueix el patró que es va seguir el 2004 —quan es va aprovar la primera xarxa de transports europea—, cal suposar que la UE cobrirà entre un 20% i un 30% del total de la inversió. La resta del finançament hauria de venir del ministeri, a través dels pressupostos generals de l'estat. Amb tot, caldria no descartar més fórmules de finançament que hi incorporaren la iniciativa privada. Algunes de les últimes obres, com ara la línia de TGV València-Castelló, es faran amb finançament privat a causa de les restriccions que hi ha ara per ara. Sobre això, cal tenir en compte que aquesta obra interessa molt els sectors del transport i la logística i sembla que hi ha inversors interessats a participar-hi.

—**És una inversió més rendible que no la línia TGV Madrid-València?**

—El TGV a Madrid era una infraestructura amb una demanda social fortíssima i que tenia una raó de ser. No tenia cap lògica que València, que és la tercera ciutat d'Espanya, fora avançada per setze ciutats que sí que estan connectades per alta velocitat. A més, València i Madrid tenen llaços comercials molt importants, i l'absència d'un accés ferroviari en un temps raonable era un obstacle important. Però en el cas del corredor parlem d'una infraestructura d'una altra dimensió. Aquí es tracta d'una infraestructura que preveu la gran velocitat de passatgers i també el transport de mercaderies en amplada de via per a col·locar-nos al cor d'Europa i arribar fins a Estocolm. La dimensió i la projecció econòmica és molt més gran que una línia exclusiva de transport de persones. Això sense parlar de la importància d'aquesta via com a vertebradora de l'euroregió.

Violeta Tena