

Europa corregeix Espanya: **l'eix mediterrani** és **prioritari**

La Comissió Europea ha dictat sentència. El corredor mediterrani és una artèria vital per a l'economia del sud d'Europa. El 2003, l'estat espanyol li havia barrat el pas, i ara la xarxa bàsica transeuropea de transports el posa al mateix nivell que les preferències governamentals de l'eix atlàntic i el central. De fet, Brussel·les ha dit que si Madrid vol foradar els Pirineus, que s'ho pagui. Així doncs, a l'hora d'atorgar ajuts a l'estat espanyol en matèria de transport, Europa posa per condició que es destinin a aquests eixos, i serà una decisió política la manera com s'administrin les subvencions entre el mediterrani, l'atlàntic i l'intercanviador de Saragossa.

EFE



Prioritat amb matisos

Aquells qui s'encarreguen de relatar per al futur la història econòmica del nostre país, hauran de col·locar el dia 19 d'octubre de 2011 en un lloc preeminent. Aquell dia, la Comissió Europea va incorporar el corredor mediterrani ferroviari a la xarxa bàsica transeuropea de transports. En termes futbolístics, el nomenament vindria a ser com si les vies de tren que avui travessen longitudinalment el nostre territori s'incorporaren a la lliga de Campions de les infraestructures europees. Des de dimecres passat –i quan encara manca el vist-i-plau del Parlament Europeu, un tràmit que a primer colp d'ull no ha d'oferir sorpreses–, el corredor mediterrani ha estat cridat a convertir-se en una mena d'autopista ferroviària per on, en interconnexió amb els ports més potents de la península, circulen les mercaderies procedents del mercat asiàtic. En un moment en què el món gira els ulls cap al gegant oriental, l'objectiu és crear una gran zona logística capaç de competir amb els ports del nord –que fins ara han captat i distribuït les càrregues procedents de la Xina i l'Índia–, a més, òbviament, de facilitar l'eixida dels nostres productes cap a Europa. La declaració del corredor com a *prioritari* per part de Brussel·les és un aval perquè aquest escenari, ara imaginari, acabe fent-se realitat.

El bateig europeu d'aquest eix el va oficialitzar dimecres passat Siim Kallas, el comissari de Transports de l'executiu comunitari que encapçala Durão Barroso. Segurament no és equivocat d'afirmar que mai un estonià no havia merescut tanta atenció per aquestes latituds. Perquè, si bé durant les darreres setmanes hi havia hagut una ofensiva institucional sense precedents i als més alts nivells a favor d'aquest eix de transport, ningú no tenia la certesa absoluta de quin seria el veredict final d'Europa. Al cap i a la fi, la insistència de presidents autonòmics, cambres de comerç, patronals, *lobbies*, institucions privades i multinacionals, amb tot de reunions conjuntes, comunicats i de-

La Unió Europea ha esmenat l'Espanya radial. Des de la setmana passada, el corredor ferroviari mediterrani ha passat a figurar com un eix prioritari de la xarxa bàsica transeuropea de transports. L'aval comunitari obri les portes a convertir el país en un àrea logística capaç de competir amb els ports del nord d'Europa per a la captació de mercaderies procedents d'Àsia. Amb tot, l'entestament de Foment a mantenir l'eix central i l'atlàntic com a prioritaris i a imposar una mena de reedició ferroviària del 'cafè per a tothom', obre dubtes sobre com es repartiran les inversions.



El comissari Siim Kallas a la conferència de

claracions de bones intencions, podia quedar en lletra morta si Madrid no complia la seua promesa. Perquè, per més que s'hi insistira des de la *perifèria*, era el govern espanyol que actuava d'interlocutor a Brussel·les, i, per tant, era Madrid que havia de convèncer dels atributs benèfics d'aquest corredor; un corredor que circula per un territori que genera el 40% del PIB i el 49% del trànsit de mercaderies terrestres. Oficialment, José Blanco defensava el corredor mediterrani, però també unes altres xarxes de transport.

Trens a la carta. És per això que ha calgut esperar fins a l'últim segon per a saber quina posició ocupa cadascú i, a partir d'ací, avaluar les perspectives que s'obren. I, al remat, la *photo finish* presenta gammes cromàtiques diverses. D'una banda, el nou mapa de la xarxa transeuropea bàsica de transports incor-



premsa de presentació de la xarxa bàsica transeuropea de transports.

pora el corredor mediterrani com un dels eixos prioritaris, amb la transcendència que això té a nivell jurídic i financer. La inclusió implica trencar l'esquema radial que, des del segle XVIII, s'ha imposat en la planificació d'infraestructures a l'estat espanyol. Siim Kallas mateix ho va reconèixer quan va apuntar, a la presentació del nou mapa de transports, que l'estat espanyol "majoritàriament ha tingut unes infraestructures molt centralistes". A Espanya, segons el comissari europeu, "no tot ha de passar pel centre". Siga com siga, la nova condició de l'eix mediterrani és una fita històrica, tal com van reconèixer els màxims responsables institucionals i econòmics del país a la jornada en què es va fer pública la bona nova.

D'una altra banda, però, el nou mapa ofereix una segona lectura que obliga a matisar l'optimisme que emana de la primera. Perquè, si bé el corredor

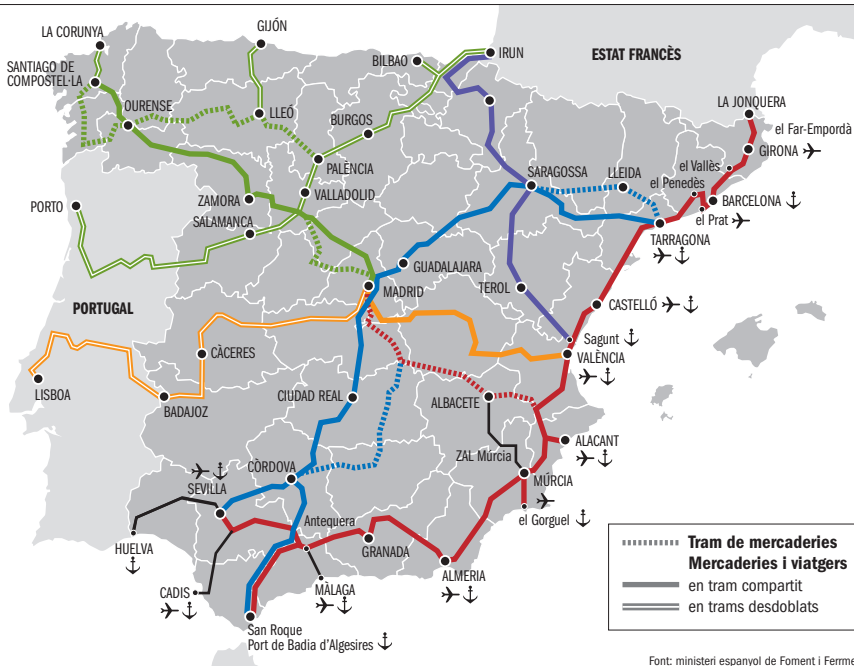
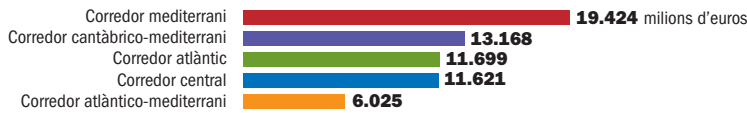
mediterrani ha rebut la qualificació de prioritari, Europa també ha avalat la inclusió de quatre corredors ferroviaris més, dels quals dos comparteixen categoria amb el mediterrani. Són el corredor central, que uneix Algesires amb Madrid i Saragossa (prioritari des del 2003, per bé que la UE desisteix de fer el túnel que havia de travessar els Pirineus pel centre) i el corredor atlàntic, que connectarà Portugal, via Madrid, amb el pas transfronterer d'Irun. Els altres dos corredors inclosos en el nou mapa europeu són el cantàbrico-mediterrani i l'atlàntico-mediterrani, que no tenen la categoria de prioritaris (vegeu el mapa). Un mes abans de les eleccions del 20N, el ministeri espanyol de Foment ha acabat reeditant una mena de *café per a tothom* en versió ferroviària, que pretén accontentar les aspiracions de tots els territoris amb aspiracions ferroviàries.

La multiplicació de línies obre interrogants sobre la viabilitat financera d'aquestes infraestructures. Més traçats dibuixats sobre el mapa no significa més diners procedents de la Unió Europea per a enllestir les obres, oimés en un context on, com apunta Mateu Turró, catedràtic de transports de l'Escola d'Enginyers de Camins i ex-director de projectes del Banc Europeu d'Inversions, "encara es discuteixen els pressupostos comunitaris per al període 2014-2020; de manera que, ara per ara, no es pot saber de quants diners es disposarà". Siga com siga, la inclusió dels corredors en la xarxa transeuropea bàsica de transports no significa que Europa hagi de finançar les obres íntegrament. Brussel·les es fa càrrec d'una part del cost, amb una inversió que oscil·la entre el 10% i el 30% del total del cost de la infraestructura, segons les característiques de cadascuna. En tot cas, la Comissió Europea es va comprometre a invertir en la millora de les xarxes transeuropees un total de 31.700 milions d'euros, 10.000 dels quals corresponen als països que tenen accés als fons de cohesió (a partir del 2014, només Extremadura complirà els requisits per a accedir-hi). Els 21.700 que resten s'han de repartir entre els 27 estats membres. Madrid decidirà on va a parar la partida que acabarà adjudicant-se a l'estat espanyol, amb el perill, com apunta Germà Bel, professor d'economia de la Universitat de Barcelona i expert en infraestructures, que "quan tot és prioritari, res no és prioritari".

És en aquest punt que les parts interessades han mostrat preocupació. El corredor mediterrani haurà de rivalitzar pels recursos amb dos corredors més, el central i l'atlàntic. De moment, l'actual ministeri de Foment ha anunciat que, per tal que els corredors deixen de ser línies sobre un mapa i esdevinguin rails sobre plataformes, invertirà 49.800 milions d'euros en els cinc corredors que han estat reconeguts per Brussel·les en el període que va de 2014 al 2020.

Prioritzar la prioritat. D'aquests diners, serà el corredor mediterrani que s'emportarà la partida més important, amb 19.424 milions d'euros. En el con-

Eixos prioritaris de la Unió Europea



junt de corredors, segons Madrid, es farà un esforç inversor de 7.100 milions d'euros l'any, una xifra que el ministre José Blanco considera "fàcilment as-

sumible" i que, assegura, representa el 0,7% del PIB.

Aquestes són les xifres sobre el paper. La realitat, però, sembla molt més

complexa. En primer lloc, per les dificultats econòmiques que travessen les arquês públiques. En segon lloc, perquè els compromisos d'aquest govern seran lletra morta a partir del dia 20 de novembre. La sensació, tant a València com a Barcelona, és que s'ha guanyat una batalla, però que ara caldrà lluitar perquè el govern espanyol prioritze el corredor sobre la resta d'eixos que Brussel·les ha avalat a instàncies de Madrid. Tant el govern català com el valencià han recordat que el corredor mediterrani és la línia "més rendible econòmicament, la que genera més ocupació i la que aportarà més benestar". En aquest sentit, Joan Amorós, president del lobby Fermed, reclama als executius implicats que "no abaixin la guàrdia" per a evitar que ens "facin un gol". I adverteix: "El que pot passar és que el corredor atlàntic rebi finançament públic, mentre que el del mediterrani sigui públic-privat. Això, i pagar uns canons superiors, ens situaria en una posició d'inferioritat, la qual cosa frenaria el trànsit pel corredor mediterrani". D'allò que passe a partir d'ara dependrà que el dia 19 d'octubre de 2011 figure o no als llibres de la història econòmica del país.

Violeta Tena

Una llarga marxa i un esprint final

L'any 2003, la Comissió Europea va certificar que el corredor mediterrani no era considerat un eix prioritari de transport. Només algunes institucions, com ara l'Institut Ignasi Villalonga, cridaren l'atenció sobre aquest fet. Va caldre esperar fins l'any 2010 perquè les institucions –econòmiques primer, i polítiques després– de l'eix mediterrani s'aliaren per a pressionar a Madrid i a Brussel·les.

2003

Juny L'informe del comissari Van Miert estableix quins seran els eixos prioritaris de transport de la Unió Europea. La llista no inclou el corredor mediterrani, però sí la travessia central del Pirineus.

Juny Jordi Pujol reivindica el corredor mediterrani ferroviari, en un acte organitzat per l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa (IIVEE) a Castelló.

2010

Maig Més de 500 representants econòmics, empresarials i polítics del País Valencià, el Principat, les Balears i la Catalunya del Nord es reuneixen a València en un acte organitzat per l'IIVEE on presenten el *Llibre Blanc de les Infraestructures de l'Euram*.

Juny Representants de la UE es reuneixen a Saragossa per a decidir quins criteris s'utilit-

zaran en la revisió de la xarxa transeuropea de transports.

Novembre Els presidents de les cambres de comerç de València i Barcelona es reuneixen a Madrid amb José Blanco per a demanar-li que el corredor mediterrani forme part de la xarxa bàsica transeuropea de transports.

Desembre L'IIVEE organitza un acte en defensa del corredor mediterrani a Brussel·les on hi ha presents representants econòmics, empresarials i polítics de tot l'eix mediterrani.

2011

Febrer Els presidents de les cambres de comerç de València i Barcelona es tornen a reunir a València.

14 de setembre Els presidents d'Andalusia, Extremadura, Castella - la Manxa i Aragó es reuneixen amb José Blanco per a pressionar-lo a favor del corredor central.

16 de setembre Alberto Fabra es reuneix en dies consecutius amb José Ramón Bauzá i Artur Mas per a demanar al govern espanyol que defensi el corredor mediterrani.

21 de setembre Fabra, Mas, Bauzá i Valcárcel viatgen a Brussel·les per a participar en un acte organitzat per Fermed a favor del corredor.

28 de setembre Blanco i el seu homòleg francès, Thierry Mariani, es reuneixen a París i signen un comunicat en què reclamen el corredor central però no el corredor mediterrani.

10 d'octubre La presidenta d'Aragó, Luisa Fernanda Rudi, va a Brussel·les per a demanar a Durão Barroso que inclouga la travessia central dels Pirineus en la revisió de la xarxa transeuropea de transports.

19 d'octubre La UE declara prioritari el corredor mediterrani.