

Una porta a Europa

De Salses a Guardamar i de Fraga a Maó, que diu la dita popular, no només hi ha els Països Catalans, sinó que s'hi forma una de les regions econòmiques europees més potents i amb més potencial: l'Euroregió de l'Arc Mediterrani (EURAM). Composta per Catalunya, el País Valencià, les Illes Balears, la Catalunya Nord i Andorra, quedarà unida al continent europeu gràcies al corredor mediterrani que l'ha de travessar, juntament amb la regió de Múrcia i Andalusia pel sud.

L'eix mediterrani ha de permetre la connexió entre Algesires i Portbou, travessant per la costa d'Andalusia, Múrcia, el País Valencià i Catalunya. Gràcies al ferrocarril i posant èmfasi en el transport de mercaderies. També ha de permetre la intermodalitat, és a dir, que estiguin ben connectades les grans plataformes logístiques, sobretot pel que fa al transport marítim i aeri. És, sobretot, una zona comercial de primer ordre europeu.

Sense anar més lluny, les 13 comarques per on ha de passar el corredor mediterrani concentren tres quartes parts de la població catalana (74,8%), més de 5,6 milions d'habitants. I, si ampliem el focus, el traçat del projecte aplega prop del 40% de la població de l'Estat espanyol, és a dir, més de 18 milions de persones, amb importants àrees metropolitanes com les de Barcelona o València. La població de la costa mediterrània ha crescut prop d'un 21% durant la darrera dècada, com a conseqüència de ser un dels pols amb més atracció migratòria. De fet, entre els anys 2000 i 2010, el nombre d'es-trangers s'hi va quintuplicar.

Però també és una regió important a nivell econòmic. A l'Euram es genera al voltant del 40% del producte interior brut espanyol. També més del 50% de la producció industrial i agrària. I en surten el 60% de les exportacions de l'Estat espanyol. A tot això, amb la construcció del corredor ferroviari, s'estima que hi circularà gairebé la meitat del trànsit total de mercaderies a Espanya; i concretament entre el 60% i el 65% de les que es mouen mitjançant el transport ferroviari i marítim.

Segons les dades del Directori Central d'Empreses de l'Institut Nacional d'Estadística (INE) espanyol, l'any 2012 Catalunya va ser la zona de l'Es-

L'Euroregió de l'Arc Mediterrani (EURAM) és una de les regions europees amb més potencial. La construcció del corredor ferroviari, incorporant Múrcia i Andalusia pel sud, pot suposar una empenta per a la creació de llocs de treball i l'augment del comerç exterior.



El corredor mediterrani ha de connectar Europa amb ports com el de València, per on van passar 4,5 milions de contenidors el 2012, o el de Barcelona (a la imatge), amb 1,7 milions.

Dossier Euram

tat espanyol amb un nombre més gran d'empreses: 592.192. Aquesta xifra suposa el 18,5% del teixit empresarial espanyol, que és de gairebé 3,2 milions. Per la seva banda, el pes de l'empresariat del País Valencià, amb 342.484 empreses, significa el 10,7% d'aquest pastís. Un estudi de l'Observatori del Corredor Mediterrani, que integra les Cambres de Comerç de Barcelona i València, assenyala que, en tots dos casos, com en el de tot el corredor ferroviari, predominen les empreses de serveis no comercials, amb un 51%, i les de comerç, amb un 25%. La indústria només representa un 8% del total.

La zona de l'eix mediterrani també és la més oberta a l'exterior de l'Estat espanyol. L'any 2009, un 44% de les exportacions i un 43,7% de les importacions es van concentrar en aquests territoris. I, proporcionalment, bé que a no tan gran escala com altres països de l'OCDE, també és la zona més productiva de l'estat. Segons les dades ofertes per la Fundació de les Caixes d'Estalvis, que relacionen el valor afegit amb el nombre de treballadors emprats per a produir determinat bé, la productivitat creix anualment per sobre de la mitjana espanyola. En això, hi tenen una importància cabdal el capital humà, les activitats en recerca i desenvolupament, les tecnologies de la informació i, finalment, les infraestructures de transport.

Punts estratègics. En el recorregut que ha de fer el corredor mediterrani hi ha els principals ports de l'Estat espanyol i fins i tot del mar que li dona nom. És el cas del port de Barcelona, per on l'any 2012 van passar vora 3,5 milions de passatgers i més d'1,7 milions de contenidors (amb una capacitat per a manipular-ne fins a 5 milions), la majoria provinents de la Xina i el Japó. O el de Tarragona, on el trànsit de mercaderies de l'any passat va arribar fins als 33 milions de tones, que va suposar un 4,3% més que l'any anterior.

El mateix passa amb el port de València, que el 2012 va batre rècords. El trànsit de contenidors va créixer prop d'un 3%, situant-se al voltant dels 4,5 milions d'unitats. Però el trànsit de viatgers tampoc no es va quedar enrere: el nombre de creuers que van passar-hi va créixer gairebé un 30% i va superar el mig milió de passatgers. Uns altres

ports importants per on passarà el corredor ferroviari, i que permeten accedir a la península pel sud, són el de Cartagena i el d'Algesires.

Per una altra banda, també hi trobem els aeroports amb un volum de trànsit més important, tant pel que fa a persones com pel que fa a mercaderies. L'any 2012, l'aeroport del Prat va ser el segon de l'Estat espanyol en volum de passatgers (35 milions de viatgers), en nombre d'operacions (290.000) i en el transport de mercaderies (96.500 tones), només superat en tots tres casos per l'aeroport de Barajas de Madrid. Tot seguit, en quarta posició, hi ha l'aeroport de Màlaga-Costa del Sol, amb 12,5 milions de passatgers, 102.000 operacions i un trànsit de 2.700 tones de mercaderies.

Més endavant, en la sisena posició del rànquing, hi trobem l'aeroport d'Alacant. La terminal alacantina, principalment destinada al moviment de persones, va acollir l'any passat 8,8 milions de passatgers, s'hi van realitzar més de 62.000 operacions i van circular-hi un total 2.500 tones de mercaderies. Tot seguit hi ha l'aeroport de Manises de València, en el desè lloc, amb 4,7 milions de viatgers, 59.800 operacions i 11.500 tones de productes.

Vist-i-plau europeu. L'octubre de 2011, el president de la Comissió de Transports del Parlament Europeu, el laborista Brian Simpson, ja va prioritzar el corredor mediterrani –juntament amb el corredor atlàntic al País Basc– per davant d'altres projectes en una entrevista a l'ACN. El dirigent britànic va considerar que construir-lo és “crucial” i “absolutament imperatiu”. “Dos corredors per a passatgers i mercaderies és el màxim”, assegurava Simpson. La Comissió Europea, per la seva banda, anunciava que no estava disposada a subvencionar altres projectes.

D'aquesta manera, l'eurodiputat britànic carregava contra el corredor espanyol, que considerava que “no és ni viable ni necessari”. Europa no va cedir davant les pressions espanyoles. Explicava: “Quan et poses a foradar muntanyes, el cost de l'obra arriba a ser molt car”. En aquesta línia, el representant europeu afegia que “no cal ser cap geni per a entendre que, si la via del TGV francès



En defensa del corredor mediterrani, a

s'acaba prop de Perpinyà i la de l'AVE arriba a Barcelona, el més beneficiós és connectar-les”. El març del 2012, la Comissió Europea ratificava la seva decisió de no voler incloure la proposta de l'estat entre les seves prioritats, i ho va justificar en una falta d'ajustament als requisits de la Unió Europea.

Simpson va aprofitar per a demanar de resoldre el problema de l'ample de via, que no s'adequa a l'europeu, i va criticar l'intent de “poliitzar” les infraestructures per part del govern espanyol, que, segons el president de la Comissió de Transports, no té en compte “quines són les necessitats de les regions i de l'Estat espanyol”.

L'oportunitat. L'Associació Valenciana d'Empresaris (curiosament, AVE) va encarregar l'any 2011 un estudi, que va



Brussel·les, el 21 de setembre de 2011. D'esquerra a dreta, els presidents de Múrcia, País Valencià, Catalunya i les Illes Balears.

ser elaborat per la Universitat de València i la Universitat Jaume I. En "Estudi de l'impacte econòmic del corredor mediterrani a la Comunitat Valenciana", on es demana a la Unió Europea que classifiqui l'eix com a prioritari, no sols s'estudien els beneficis que generarà al País Valencià, sinó també els que aniran a parar a Catalunya. El president de l'AVE, Vicente Boluda, que renega de la concepció radial espanyola, escriu a la introducció de l'estudi: "La no realització de la infraestructura seria un fracàs que com a país no ens podem permetre. El futur de l'economia espanyola depèn, en gran mesura, del fet que Espanya es consolidi com a centre logístic intermodal, i en aquesta realitat el corredor mediterrani és una peça fonamental".

L'impacte total de les inversions al País Valencià entre el 2011 i el 2014,

assenyala l'informe, s'eleva fins a més de 9.000 milions d'euros, fet que suposaria un augment de gairebé el 4% del PIB. D'aquestes inversions, que també permetrien augmentar les exportacions a l'estranger, apunta que es crearien més de 64.000 nous llocs de treball només a terres valencianes. En la construcció de les pròpies infraestructures, però no només, sinó que també, de manera més important, en els seus efectes. Per contra, si no es construeix, els costos de transports s'encaririen i l'economia valenciana perdria volum d'exportació.

Pel que fa a Catalunya, l'estudi creu que l'impacte durant el mateix període de la inversió directa i indirecta, de la construcció de la infraestructura i dels seus efectes, suposarien prop de 4.000 milions d'euros, és a dir, un 1,9% del

PIB català. També hi anirien associats fins a 25.000 llocs nous de treball, sobretot pel que fa al sector serveis, com ara en la restauració o en el comerç.

Construir el corredor mediterrani, doncs, es converteix en una oportunitat. Una oportunitat per a obrir una porta a Europa i al mercat europeu. Una oportunitat per a impulsar no només les exportacions catalanes, sinó també les d'una part molt important de l'EURAM i de l'Estat espanyol. Una oportunitat per a crear llocs de treball, augmentar la productivitat i, al cap i a la fi, reactivar l'economia. Una oportunitat si Foment no prioritza la construcció de línies d'alta velocitat i aeroports fantasmes com ha fet durant les darreres dues dècades.

Nicolás Tomás