

Com s'aconsegueix finançament privat per a les obres del corredor mediterrani? Com es resolen els colls d'ampolla i les mancances tècniques que a hores d'ara són grans rocs en el camí d'un corredor que la UE ja ha dibuixat al seu mapa de prioritats? Els principals agents implicats han donat algunes pistes a la jornada "L'Eix Mediterrani en el nou cicle europeu", organitzada pel Banc Sabadell.



El port de Barcelona aspira a convertir-se en el centre logístic del sud d'Europa per captar el tràfic asiàtic i distribuir-lo a través del corredor mediterrani.

La benedicció de Brussel·les al corredor mediterrani no és garantia que l'Estat espanyol compleixi el calendari previst d'execució de les obres necessàries per completar el tram que discorre pel seu territori l'any 2020, tal com va aprovar la Comissió Europea el desembre de 2013.

L'acord comunitari per incloure aquest corredor a la xarxa transeuropea de transport preveu un finançament d'entre el 30% i el 40%, a condició que Madrid trobi el finançament necessari per a la resta del pressupost. Per tant, qui té la clau de l'èxit o el

fracàs d'aquesta gran infraestructura és, justament, Madrid. Hi creu, realment? En quin estat es troben les obres? L'accés al crèdit és viable i sostenible? La jornada "L'Eix Mediterrani en el nou cicle europeu", organitzada pel Banc Sabadell i amb la col·laboració del diari *La Vanguardia* i KPMG a l'escola de negocis ESA-DE, va comptar amb veus autoritzades per traçar un primer esbós del camí que encara ha de recórrer el corredor mediterrani per ser una realitat. Hi ha moltes pedres en aquest camí, però també moltes maneres d'enretirar aquests obstacles.

Infraestructures ideològiques. El primer a intervenir va ser el secretari d'Estat d'Infraestructures, Transport i Habitatge, Rafael Català, que va escudar-se en les restriccions pressupostàries per justificar la lentitud en l'execució de les obres, i va deixar clar que l'executiu espanyol ha de gestionar "la insuportable herència rebuda" del PSOE. "Què era el corredor fa dos anys i mig? No hi havia res", va assegurar Català, que va apuntar que aquesta herència "condiciona el projecte del corredor, perquè ha de combinar les vies amb ample ibèric amb l'ample internacional".

En aquest sentit, va reconèixer que aquesta combinació pot suposar “algun coll d’ampolla”, en concret en el strams entre Castelló i Vandellòs perquè s’han de simultaniejar tràfics de l’alta velocitat, l’Euromed i les mercaderies. I per a sorpresa dels assistents, Català va atribuir al PP el mèrit de la inclusió del corredor mediterrani en la xarxa transeuropea a “la feina feta davant de la UE per convèncer les autoritats europees que incloguessin aquest corredor, cap de pont amb el continent africà”. Va obviar, però, la lluita permanent dels populars per convertir la Travessia Central dels Pirineus en l’únic eix ferroviari prioritari i l’exclusió explícita del corredor que passa pel País Valencià i el Principat.

La rèplica va arribar de seguida. El conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, va recomanar al Govern espanyol que “s’alliberi dels dimonis que durant els últims 150 anys han dirigit la política espanyola d’inversions en infraestructures”. Vila va identificar aquests dimonis com “el poc compromís descentralitzador, el poc compromís liberalitzador i el poc compromís amb el partenariat públic i privat” que històricament ha dominat la política d’inversions espanyoles. En aquest sentit, el conseller va fer una crida a “conjurar totes les administracions” per prioritzar els projectes més vinculats a l’activitat econòmica i amb més retorn social a curt termini, una política que demana “valentia i honestat”. Vila va afegir que, “tot i la bombolla financera de la dècada prodigiosa, entre el 1997 i el 2007, Madrid no va aprofitar per dur a terme les inversions per desplegar” aquest eix estratègic.

En la mateixa ponència, el secretari general de Fermed, Joan Amorós, va mostrar-se encara més crític amb la feina de Madrid: “Trobem a faltar una programació que decideixi el corredor mediterrani, que és com el parent pobre d’una família, perquè a mesura que les línies de ferrocarril van cap al sud, es deterioren”. Amorós va demanar el compliment del calendari d’obres tant a l’Estat espanyol com al francès, i va avisar que l’any 2024 a tot estirar es produirà “un col·lapse” d’aquest eix si no s’acaben les obres entre Montpeller i Perpinyà i la

circumval·lació de Lió. Si es complís el calendari, l’ample internacional arribaria al port de València el 2015 i a Cartagena el 2016.

Centres logístics. Per part del País Valencià, el director general de Transports i Logística, Carlos Eleno, va evitar el xoc amb el seu col·lega de partit, però va reclamar col·laboració entre comunitats autònomes, autoritats portuàries i agents empresarials per convertir els ports en la porta d’entrada del sud d’Europa. “Tenim els ports, però ens fallen les infraestructures ferroviàries que han de donar sortida a les mercaderies, i necessitem tenir punts de concentració de càrrega, centres logístics, perquè la infraestructura terrestre i portuària tingui sentit a tot Espanya”.

En aquest sentit, va anunciar que el País Valencià està treballant una estratègia logística, però “necessitem la complicitat dels empresaris, posar diners i crear un sector logístic que doni valor als nostres ports”, va reivindicar. Eleno va afegir que “ja m’agradaria a mi tenir problemes de congestió de les infraestructures del corredor, però per això abans hem d’omplir els trens que avui circulen a mitja capacitat. Necessitem corredors especials en què no es prioritzi els passatgers sinó les mercaderies”.

Els empresaris tenen pressa. Després dels polítics, va ser el torn d’empresaris, autoritats portuàries i empreses de gestió de serveis. El president de la patronal valenciana Fedacova, Federico Fèlix, va avisar que “no es pot esperar ni un dia més” en la construcció d’aquest eix perquè “el retorn econòmic de la seva construcció està més que garantit”. Fèlix va remarcar que el corredor no és només una infraestructura necessària per al país, sinó “una peça imprescindible per a la competitivitat i la supervivència de les empreses, perquè ara mateix el cost de transportar taronges per carretera és una barbaritat”.

Ramón Gómez-Ferrer Boldova, director general de l’autoritat portuària de València va afegir un nou argument al debat: “El finançament requereix no sols inversions públiques, sinó també en serveis de la iniciativa privada”.



Ponents de la jornada “L’Eix Mediterrani en el

En el cas dels ports, va considerar-los com una inversió atractiva per al sector privat perquè “tenen un projecte factible, una demanda realista i un esquema financer atractiu amb una visió a llarg termini”. “Tenim la sort que la UE ha establert un mecanisme per donar garantia i solidesa dels projectes prioritaris dins de la xarxa europea perquè siguin mereixedors de finançament, però és urgent posar en marxa el Fòrum Corredor, en què hi hagi representades les administracions i els agents implicats, és a dir, els ports i també els ciutadans i empresaris, que són els destinataris finals”, va reflexionar el director general del port de València.

El seu homòleg català, Sixte Cambra, va aprofitar per carregar contra el Fons d’Accessibilitat per finançar els accessos terrestres dels 28 enclavaments del sistema portuari espanyol que el Ministeri de Foment preveu impulsar mitjançant un decret llei. Va explicar que representants de Ports de l’Estat li van traslladar que els ports amb beneficis hauran d’aportar el 50% del seu resultat a aquest fons, que en el cas de l’enclavament català suposaria aportar 37,3 milions d’euros. “No només quedaria llastada



nou cicle europeu”, organitzada pel Banc Sabadell, La Vanguardia i KPMG a Esade dimarts passat.

la nostra competitivitat, sinó que quedaria també afectada la competitivitat dels operadors privats instal·lats en la nostra infraestructura, ja que amb els ingressos generats per la seva activitat es finançarien projectes que donarien més competitivitat a operadors d’altres ports que són competència directa”, va aprofundir Cambra.

Actualment, el sistema portuari espanyol es finança sobre la base de l’autonomia financera dels ports, si bé preveu que els ports amb beneficis contribueixin al conjunt, de manera que el 4% dels ingressos per taxes

es destina a finançar l’Organització Pública de Ports de l’Estat, i un 4,5% del flux de caixa es dirigeix al Fons de Compensació Interportuària, de manera que es manté als ports deficitaris.

Es pot finançar? Sí, la liquiditat hi és, només cal saber atraure-la. Així ho va assegurar David Noguera, director de finançament estructurat del Banc Sabadell, que va instar a analitzar “què hem fet bé i què hem fet malament” per poder posar sobre la taula projectes financerament atractius. “Els projectes d’infraestructures han de ser

sostenibles, és a dir, respectuosos amb el medi ambient, amb els territoris per on passa, i han de ser coherents, perquè realment els agents que l’usaran l’estan demandant, i no perquè el veï en té un i jo també”, va exposar Noguera, que va afegir un tercer factor, la visió global, “si té sentit des d’una òptica global, que connecti amb algun territori, perquè, si no, el corredor mediterrani seria un servei de rodatge de luxe”.

Tots aquests elements són els que determinaran si la inversió és econòmicament viable o no: “S’ha de valorar amb estudis raonables, sense fer-nos trampes al solitari com hem fet algunes vegades, si serà viable algun dia o no, quines parts ho poden ser i quines no”, afegeix el director de finançament estructurat del Sabadell.

Seguretat jurídica. Un altre element destacat per diversos ponents a l’hora de buscar inversors privats per al corredor va ser la necessitat de disposar d’un marc jurídic i d’un entorn segurs. “Ens hem esforçat en els darrers anys amb les lleis que hi ha hagut en el sector elèctric i les infraestructures, hem fet el contrari perquè els inversors vinguessin, ja que ara hem de demostrar que podem construir un entorn de seguretat”, va avisar Noguera.

En aquest sentit, caldrà salvar un obstacle tradicionalment dur, la burocràcia. El fet que el corredor mediterrani discorri per diferents països complica la paperassa, i un inversor pot passar massa temps tramitant expedients amb legislacions diferents.

Gemma Aguilera

Cines Babel Vicente Sancho Tello, 10. · València

Viva La Libertà

de **Roberto Andò**

Si presentes aquesta butlleta tindràs el següent preu especial:

Si ets subscriptor d’EL TEMPS : 4,40 € De dilluns a dijous i 6€ cap de setmana. (Cal acompanyar el justificant de pagament)	Si ets lector d’EL TEMPS: 5,60€ de dilluns a dijous excepte vespra de festiu i festius.
--	---

