

JOSEP VICENT BOIRA

El Corredor Mediterrani

L'anvers d'un nou model productiu

Qualsevol reflexió pública del professor Jordi Palafox ha de ser rebuda amb interès i atenció. La solvència acadèmica del redactor mou a una lectura atenta del seu contingut. I certament, en una primera aproximació, el seu article del 16 de gener («El revers del Corredor Mediterrani») no decep i inclou punts d'interès, tot i que ha errat la diana. Em fa l'efecte que el Dr. Palafox coneix molt bé la història econòmica d'Espanya, però poc el contingut del projecte del corredor mediterrani. En tot el seu article subjau una oposició crítica i he de dir que, en alguns punts, més que raonable, als grans projectes d'infraestructures que hem viscut els darrers decennis, amb nombrosos exemples i referències a la xarxa AVE o a les autovies gratuïtes que Espanya ha construït, però no hi trobe una sola dada o argument específic sobre per què una infraestructura ferroviària de persones i mercaderies que comunicaria ciutats de més de 100.000 habitants del litoral espanyol, que uniria les principals zones productores agroalimentàries amb la resta d'Europa, que dotaria d'accessos sostenibles als tres ports principals d'Espanya i que enllaçaria dues o tres zones industrials de gran relleu (sector automobilístic, ceràmic o químic) ha de ser jutjada com una quimera o fins i tot com una infraestructura d'efectes perversos.

Reconec que el Corredor Mediterrani està de moda, però afirmo també que no és de cap manera una moda. Un ferrocarril que vertebraria el litoral mediterrani i que permetria la mobilitat fluida de persones i mercaderies, és tan lògic com ho foren en

Josep Vicent Boira és catedràtic de Geografia Humana de la Universitat de València i comissionat del Govern d'Espanya per al Corredor Mediterrani. Aquest article es va publicar originalment en *El Confidencial* el 19 de gener 2022. [Traducció de Jaume Soler]

el seu moment la Via Augusta romana o l'AP-7: la geografia té ací la darrera paraula. Si fos fruit senzillament d'una «percepció errònia», possiblement estariem davant el mite més estès i dilatat de la història recent d'aquest país, car no debades la seua primera reivindicació conscient és de 1918. Pràcticament cada generació, des de començament del segle XX i fins avui mateix, ha intentat promoure, amb més o menys èxit, aquest instrument de transport i comunicació, el qual, tot doblgant el caràcter radial del sistema espanyol, havia de (re)connectar-nos amb la resta de l'espai econòmic europeu. Fins i tot en ple franquisme, l'objectiu d'una integració econòmica plena d'Espanya en la resta d'Europa mai es va abandonar com a aspiració nacional. N'hi ha prou de llegir el següent paràgraf del III Pla de Desenvolupament, que parla exactament del corredor mediterrani, per bé que sense esmentar-lo:

Para integrarse en los grandes ejes de transporte europeos [...] es de vital importancia plantearse el antiguo tema [...] de la línea de ancho europeo. En fases sucesivas (hasta Figueras, Barcelona, Tarragona, Valencia...) con la prudencia que se crea conveniente, según las posibilidades, pero en forma continua y programada, en base a estudios (nunca realizados hasta ahora), deberá emprenderse esta obra vital para una España progresivamente exportadora que desea integrarse en el Mercado Común y aspira a ser cabeza de puente en las relaciones Europa-África.

No hauríem de caure en temptacions proteccionistes de l'economia i encara menys si parlem d'economia europea. No construir el corredor mediterrani per por que ens inunden de productes d'alt valor afegit des de la resta del continent, especialment des d'Alemanya, és com defensar que mentre que no augmentem la competitivitat empresarial espanyola caldria restablir duanes i aranzels en la frontera amb França.

El professor Palafox s'ha caracteritzat sempre per combatre, cosa digna de lloança, el model productiu actual i per això em sobta que ara faça la impressió que no vol entendre que justament el desenvolupament d'alternatives econòmiques a la rajola i al turisme prové de l'integració econòmica espanyola en una nova etapa d'autonomia estratègica agrícola, industrial i logística d'Europa. La innovació i el capital humà són factors rellevants, però també n'hi ha altres, com les infraestructures modernes. Si Espanya aspira a disposar d'una factoria de bateries o a la fabricació d'automòbils elèctrics serà perquè disposarà, precisament amb el corredor mediterrani, de l'instrument de comunicació transeuropeu que ens permeta superar la nefasta tradició d'«illa ferroviària». Si Seat-Martorell o Ford-Almussafes tenen alguna possibilitat d'assentar-se com a nuclis de fabricació de les noves generacions de cotxes per a Europa i el món serà per les bones connexions d'infra-

estructures i entre elles el corredor mediterrani per a mercaderies en ample internacional. Si Múrcia i Almeria volen dur els seus productes a la taula dels europeus de manera sostenible i competint amb Israel, el corredor mediterrani és necessari. Si empreses com Stadler aporten múscul industrial al teixit productiu valencià és perquè fabriquen locomotores i material rodant operatiu al mercat europeu i internacional. Per cert, avui les locomotores fabricades a Albuixec (Horta Nord) han de ser transportades en camió fins que arriben a una via d'ample internacional des d'on poden desplaçar-se ja pels seus rails cap a la resta d'Europa. La ineficàcia de la infraestructura també té un cost. Per exemple, un tren que vulga arribar de València a Amsterdam ha d'esperar entre catorze i setze hores a la frontera per tal de dur a terme les operacions de canvi d'eix o de càrrega. Eliminar aquest transbordament amb el corredor mediterrani és augmentar la competitivitat empresarial espanyola. Permetre que una empresa agroalimentària no haja de transportar els seus productes en desenes de camions al sud de França (amb el rastre de la petjada de carboni consegüent) per pujar-los allà a un tren i distribuir-los per la resta d'Europa, és augmentar la competitivitat empresarial espanyola. Disposar d'una cadena logística eficaç que integre port, carretera i ferrocarril i desplegar el sistema de gestió de trànsit ferroviari ERTMS (com fa el corredor mediterrani) és incrementar la innovació empresarial espanyola. De la mateixa manera que promoure les aliances amb altres empreses europees és augmentar la competitivitat empresarial general d'aquest país.

Com a bon catedràtic d'història econòmica, el doctor Palafox cita tota una sèrie d'exemples de grans promeses incomplertes (per cert, cap d'aquestes té a veure amb la infraestructura del corredor mediterrani). Amb això sembla que ens adverteix que, atesa l'experiència, més val abstenir-se'n per prevenció. Amb molt de gust m'oferisc a explicar-li amb més profunditat l'alta versatilitat del projecte del corredor mediterrani. Perquè el corredor no és un AVE. És molt més que això. És un vector. No em cansaré de repetir-ho. Un vector que integra, per una banda, mercaderies i persones i, per una altra, que permet —a diferència d'un AVE, si us plau!— combinar rogalia, mitja distància i llarga distància. I, a més, que connecta diferents mitjans de transport mitjançant estacions intermodals. Només aquests tres trets ja posen en entredit, al meu entendre, les prevencions de l'articulista sobre el corredor mediterrani quan pren com a exemple i símil la xarxa AVE.

Sobta que en l'article comentat no hi trobem cap paràgraf dedicat a reflexionar sobre l'escassa sostenibilitat del transport a Espanya. En la meua opinió és fonamental argumentar la necessitat de combatre el canvi climàtic mitjançant l'impuls del tren, complementant el domini absolut del camió en les exportacions

espanyoles (per cert, els camions també van i venen per les autopistes europees). El corredor mediterrani és sinònim d'enfortiment de les comunicacions en transport públic ferroviari del sistema urbà mediterrani espanyol per tal de reduir el trànsit privat, alhora que compensa els traçats radials amb Madrid. El corredor mediterrani obre possibilitats també a un sistema de rodalia replantejat.

D'altra banda, em permet recordar que el corredor mediterrani no és, d'ençà del 2011, un projecte «espanyol». El corredor forma part del disseny d'una xarxa de transports transeuropea (TEN-T) que ha de dotar la Unió Europea d'una capacitat logística i de llibertat interna de moviments que li permeta fer front a les agressives polítiques de la Xina amb l'establiment de «caps de pont» en determinats ports i rutes. Afegiu-hi, si us plau, a aquest «consens i unanimitat» que assenyala el professor Palafox quant a la necessitat d'un corredor mediterrani, la Comissió Europea, el Parlament Europeu i el Consell Europeu. Ni més ni menys.

És veritat que les infraestructures s'han vist en molts llocs com la panacea que permetria crear activitats i negocis i per això s'ha apostat per un desenvolupament econòmic amb sobreoferta d'infraestructures. Però en l'eix mediterrani el procés és justament l'invers: ací són les empreses ja existents les que estan disposades a apujar-se a la infraestructura ferroviària tan bon punt això siga possible. L'oferta, per això mateix, no determina la demanda. No ens trobem davant una infraestructura que s'erigeix en «motor de creixement futur», sinó davant una infraestructura que el que fa és augmentar la competitivitat i la sostenibilitat del creixement present. N'hi ha prou de circular una mica per les nostres autopistes per observar els milers de camions carregats de productes hortofructícoles, de vehicles, de ceràmica, de productes químics o de components que es mouen des dels nostres centres productius o els milers d'automòbils que uneixen València i Alacant (o Múrcia) amb Barcelona o Girona.

No hi ha dubte que cal repensar la política d'infraestructures d'Espanya. No ho negaré, això. I estic d'acord amb el professor Palafox que s'han comès molts excessos en matèria de transports i de dotacions. Però em tem que la seua posició condueix al manteniment de l'*statu quo* del sistema de transports a Espanya (amb els seus problemes de congestió, contaminació i domini del transport privat) alhora que contribueix a paralitzar l'oportunitat d'un projecte innovador que trenca l'estructura radial d'Espanya, acreix la competitivitat empresarial en raó de la reducció dels costos de transport, promou la integració en un espai econòmic d'àmbit europeu (i europeïsta), combat el canvi climàtic a través del transvasament de càrrega al ferrocarril i l'electrificació, enforteix la mobilitat sostenible i col·lectiva i obre noves possibilitats a les activitats logístiques i industrials. ◀