

AGNÈS NOGUERA BOREL
DIEGO LORENTE FRAGUAS

El corredor mediterrani

Una infraestructura de competitivitat i cohesió territorial

INTRODUCCIÓ

Que el corredor mediterrani és una infraestructura clau per a la competitivitat de la nostra economia, la connectivitat de l'Arc Mediterrani espanyol i per superar la concepció radial de les infraestructures al nostre país, comença a ser una realitat coneguda i compartida per gran part de la ciutadania.

I, en gran part, que el corredor mediterrani estiga a l'agenda social i política del nostre país, té raó de ser gràcies a l'impuls que el moviment #QuieroCorredor/#Vull Corredor ha donat no sols a la reivindicació de la infraestructura sinó, especialment, al coneixement de la seva realitat i a la coparticipació i corresponsabilització de la ciutadania en la seva demanda, a l'hora de participar en actes, exposicions itinerrants o contribuint-hi amb la seva signatura.

El moviment #QuieroCorredor/#VullCorredor neix el novembre de 2016 per iniciativa de l'Associació Valenciana d'Empresaris (AVE).

Agnès Noguera Borel és llicenciada en Dret i Història de l'Art per la Universitat de València i Consellera Delegada de Libertas 7, S.A., així com vicepresidenta de l'Associació Valenciana d'Empresaris (AVE)

Diego Lorente Fraguas és llicenciat en Dret per la Universitat de València i màster en Assessoria Jurídica d'Empreses per l'ISDE i exerceix el càrrec de Secretari General i Director de l'Associació Valenciana d'Empresaris (AVE)



En aquestes línies tractarem de contextualitzar (i) què és AVE i quins són els nostres principals objectius i focus d'acció, (ii) quines són les principals característiques i beneficis del corredor mediterrani, (iii) per què posarem en marxa el moviment #QuieroCorredor/#VullCorredor, i què hi hem aconseguit.

QUÈ ES AVE?

AVE és una associació privada, sense ànim de lucre, nascuda a principis dels anys vuitanta, quan l'associacionisme no era ni fàcil ni habitual. Un grup d'empresaris amb molta vocació de treball per la societat, pensaren que més enllà de les estructures patronals existents, hauria d'haver-hi una organització en què els empresaris, a títol individual, però agrupats, pogueren contribuir a la millora de l'entorn a través de la seva acció.

Gairebé quaranta anys després, AVE està integrada per 160 empresaris i empresàries líders de les tres províncies de la Comunitat Valenciana, que estan al capdavant de projectes empresarials que generen un total de 270.000 llocs de treball i facturen l'equivalent al 67% del PIB de la Comunitat Valenciana.

Des de l'organització, que té el seu àmbit a la Comunitat Valenciana però amb fortes connexions per tot el país, treballem amb un triple objectiu:

- a) Dignificar de la figura de l'empresari.
- b) Contribuir al millor desenvolupament socioeconòmic i a la vertebració de la Comunitat Valenciana i d'Espanya.
- c) Actuar per posicionar el nostre territori en un lloc prominent a Espanya, a l'eix mediterrani i a la Unió Europea.

Els membres d'AVE tenim clar que els empresaris hem de contribuir a enfortir i millorar una societat de la qual formem part i en què l'activitat empresarial té un impacte molt gran en termes de generació d'ocupació, de formació, d'innovació, de transmissió de valors, de forment de l'emprenedoria i de dinamització d'iniciatives de la societat civil.

Així, al marge de les accions individuals que cadascun dels associats d'AVE exercim, a nivell col·lectiu, identifiquem i analitzem reptes estratègics, reflexionem internament, convidem a reflexionar al conjunt de la societat, fem comunicació i tractem de generar opinió, i aspirem que la nostra Comunitat i el nostre país prosperen i que, d'aquesta forma, es generen més i millors oportunitats per a tots i es recompense l'esforç, l'emprenedoria, el talent, la creativitat i la feina ben feta.

Així, AVE ha promogut de manera activa els principals debats sobre aspectes clau per al nostre territori i per a la resta de l'estat. Al marge del corredor mediterrani,

del qual parlarem més endavant, hem publicat documents i hem tractat d'aportar solucions en assumptes com:

- a) la solució del dèficit hídric que pateix una gran part del Mediterrani espanyol i, especialment, el sud de la nostra Comunitat;
- b) l'actualització del model de finançament autonòmic que genera greus desequilibris territorials i impossibilita, en casos com el de la Comunitat Valenciana, atendre degudament serveis bàsics com la sanitat, l'educació i els serveis socials, al no arribar suficients diners per a garantir la seva prestació i sostenibilitat;
- c) la definició del model productiu que com a territori volem desenvolupar;
- d) la necessària adequació del model educatiu espanyol a les necessitats de la societat del segle XXI i de les ocupacions, actituds i aptituds que demana el mercat de treball;
- e) la vertebració territorial i social de la Comunitat Valenciana i d'Espanya, amb la creació del Grupo Economía y Sociedad;
- f) la necessitat de comptar amb més empreses, més competitives, més excel·lents, amb més dimensió i més visió internacional, etc.

Ara per ara hem posat el nostre focus en (i) l'execució del corredor mediterrani; (ii) donar suport al moviment #EActiVate com a demostració que tot i la delicada situació generada per la pandèmia, l'economia no es pot aturar i les activitats empresarials han de continuar, aplicant-hi totes les mesures de salut i seguretat que calga, per tal que no s'agreuge la crisi econòmica; (iii) demostrar amb fets que els empresaris som i hem de ser protagonistes clau en la millora de la nostra societat, en un sentit ampli, comunicant les nostres activitats, valors i transmetent la nostra cultura empresarial i l'esperit emprenedor; (iv) potenciar la interacció entre l'emprenedoria, la innovació, la tecnologia i la investigació, com a vectors de l'enfortiment del nostre model productiu i aconseguir posicionar la Comunitat Valenciana com un referent espanyol i europeu, i (v) transmetre la necessitat que han d'existir més empreses i despertar vocacions empresarials entre els nostres joves.

QUINES SÓN LES PRINCIPALS CARACTERÍSTIQUES I ELS BENEFICIS DEL CORREDOR MEDITERRANI?

Tornant al que ens ocupava, el corredor mediterrani és conegut com una infraestructura ferroviària d'ample internacional per al transport de mercaderies i el desplaçament de viatgers, que a Espanya transcorre entre Algesires i la frontera francesa i que s'endinsa fins al cor d'Europa.



La qüestió seria tractar d'explicar per què és tan important disposar d'aquesta infraestructura al Mediterrani. Per contextualitzar-ho, cal recordar que l'àrea per on transcorre el corredor mediterrani representa, en el conjunt espanyol:

- el 50 % de la població;
- el 45 % del PIB;
- el 47 % del teixit empresarial;
- el 46 % de l'ocupació;
- el 50 % del turisme estranger;
- el 51 % de les exportacions;
- el 63 % del tràfic de mercaderies portuàries.

D'altra banda, la salut de l'economia espanyola sempre ha tingut dos punts de recolzament: el turisme i les exportacions, en què sectors com l'agroalimentari, el taulell, l'automoció o les matèries primeres (entre molts altres) necessiten estar ben connectats mitjançant bones infraestructures i que el transport es pugui contractar a uns costos raonables per tal de poder ser competitius allí on és el nostre mercat receptor principal: Europa.

Els beneficis es concreten no sols en la reducció dels temps dels nostres viatges sinó, també pel que fa al medi ambient (reducció d'emissions de CO₂), l'impuls de l'economia (reducció dels costos del transport, augment del PIB, augment de les exportacions), la potenciació del turisme i la creació d'ocupació, a més de totes les noves empreses que apareixerien al recer del creixement de l'economia i dels impactes directes en sectors estratègics com ara l'agroalimentació, la logística i el transport.

Des de la perspectiva de les mercaderies, en concret, el corredor mediterrani és una infraestructura que, buscant la màxima eficiència que comporta la intermodalitat, tracta de connectar ports, aeroports, àrees logístiques i àrees industrials amb la idea de fer més competitives les exportacions dels nostres productes, possibilitar la ubicació de grans indústries (amb el corresponent efecte tractor i l'impacte que poden tindre per a l'ocupació, la innovació i la investigació) que necessiten una bona connectivitat, al mateix temps que es redueixen les emissions de CO₂ a l'atmosfera.

Si parlem de viatgers, és molt important que quan vinguen turistes puguin desplaçar-se de forma ràpida i respectuosa amb el medi ambient, al mateix temps que se'ls facilite la connexió amb altres destinacions pròximes per tal de fer que l'experiència del visitant siga el més plena possible.

Però el corredor mediterrani és més que una mera infraestructura ferroviària, és una forma cohesionar i connectar territoris per tal de potenciar llaços econòmics, territorials i culturals. Com més connectivitat n'hi haja més ens relacionarem i més cooperarem. Molt abans del moviment #QuieroCorredor/#VullCorredor, amb el professor Josep Vicent Boira, havíem conceptualitzat el corredor no només com una infraestructura ferroviària, sinó com a un eix de vertebració i de comunicació entre les diverses regions del Mediterrani occidental. El nostre president de llavors, Paco Pons, parlava de la mitja lluna que aniria des de Marsella fins a l'Alger.

PER QUÈ POSÀREM EN MARXA DES D'AVE EL MOVIMENT

#QUIEROCORREDOR/#VULLCORREDOR, I QUÈ HI HEM ACONSEGUIT?

Com hem dit adés, gairebé tots els assumptes que abordem des d'AVE són clau per al desenvolupament social i econòmic del nostre país. Però afegiríem que són temes amb un denominador comú: pateixen d'un cert estancament o falta d'iniciativa, quasi sempre política, per posar-los en marxa o perquè avancen.

I una vegada constatada la importància estratègica de la infraestructura i quan havíem decidit que ens posaríem a treballar, ens férem algunes preguntes:

És imprescindible que cadascuna de les infraestructures que es desenvolupen al nostre país passen pel centre?

O pel contrari, podem aspirar a completar l'actual model radial amb un altre en xarxa?

Cóm era possible que la segona i la tercera ciutats del país no estigueren connectades en alta velocitat, si gairebé vint ciutats espanyoles ja ho estaven?

Cóm pot ser que una infraestructura clau i estratègica s'haja retardat tant?

Així, decidirem liderar des de la Comunitat Valenciana una reivindicació en què si un revisa l'hemeroteca, s'hi adona que molts, i des de fa molt de temps, parlàvem i bramàvem sense que hi haguera avanços i, inclús, amb la sensació que el projecte perillava, tot i tenir el vistiplau d'Europa per haver-lo integrat a la seva xarxa d'infraestructures estratègiques. I encetàrem una tasca amb uns pocs, però ambiciosos objectius:

- El primer, posar en escena la importància i la necessitat de la infraestructura aportant informació periòdica i rigorosa.
- El segon, sensibilitzar la ciutadania de tot l'estat per implicar-la en la seva reivindicació.
- I, el tercer, fer que els nostres representants públics es comprometen amb la infraestructura per tal de que siga una realitat.



El 2016 impulsàrem el canal de comunicació www.elcorredormediterraneo.com amb la idea d'informar sobre el progrés de la infraestructura i mobilitzar la societat civil en la seva reivindicació. Començàrem produint un documental, que ens serví de punt de partida, on gravàrem des d'un helicòpter els 1.400 km per on hauria de transcórrer la infraestructura, des de la frontera francesa fins a Algesires. Al documental explicàvem les principals xifres que sustenten la importància de l'eix i els principals obstacles tècnics que s'havien de superar assessorats per dos tècnics ferroviaris, que anomenem els nostres savis. Es tractà de Xavier Lluch i Oms, expert en logística, i Francisco García Calvo, professor ferroviari de la Universitat Politècnica de València.

El canal fou un exercici de transparència ja que permetia que l'usuari hi navegara de forma interactiva per tota la ruta ferroviària, i oferia informació de cada tram i dels progressos que hi havia. Posàrem damunt la taula quin era l'estat real de la infraestructura com una mesura de pressió i una exigència de rigor en els treballs que haurien de vindre.

El 2017, centràrem els esforços a demostrar la unitat empresarial i el compromís dels empresaris amb la infraestructura (amb quatre actes empresarials cada cop més nombrosos quant a assistència: Tarragona, Múrcia, Almeria i Madrid) i a donar a conèixer a la societat civil el projecte mitjançant la presència a esdeveniments esportius (atletisme, ciclisme, bàsquet, futbol, motociclisme).

El 2018 tractàrem d'arribar més a la ciutadania amb una acció itinerant en què l'autobús del moviment #QuieroCorredor/#VullCorredor passà per nou ciutats del Mediterrani: Algesires, Màlaga, Llorca, Cartagena, Alacant, Castelló de la Plana, Reus, Martorell i Barcelona, per explicar els beneficis i sumar-hi suports mitjançant les signatures dels ciutadans. L'exercici culminà amb un gran acte empresarial a Barcelona.

La proposta per a 2019 es materialitzà amb *Es de risa, el Show del Corredor Mediterráneo*, que oferí representacions a València, Castelló de la Plana, Cartagena, Barcelona i Granada, amb monologuistes de primer nivell del nostre país i amb una participació important de referents de la comèdia de l'Arc Mediterrani on, fent servir l'humor, tractàrem d'arribar encara més a la ciutadania. L'any acabà a Elx amb el tercer gran acte empresarial en favor del corredor mediterrani.

El 2020, la pandèmia ha limitat la nostra acció presencial, però no les actuacions de pressió i reivindicació a través del canal de comunicació, dels mitjans de comunicació i de les xarxes socials. Finalment, poguérem celebrar l'acte empresarial a València i l'acció notòria, que d'ací a poc esperem fer pública, s'ha posposat a aquest any 2021.

A banda de les actuacions per tal de cridar l'atenció, al moviment hi ha un component tècnic i de rigor molt important i, per això, dos cops a l'any examinem l'avanç de la infraestructura, els endarreriments i els principals reptes que queden per davant. Es tracta de les revisions semestrals.

Són gairebé cinc anys de projecte amb el qual reivindicuem una doble plataforma d'ample internacional des d'Algesires fins a la frontera francesa, passant per Granada, Almeria, la Regió de Murcia, la Comunitat Valenciana i Catalunya, i que l'actual disseny radial de les infraestructures a Espanya siga completat amb un altre de circular i d'aquesta forma contribuir a la cohesió territorial del nostre país.

QUÈ HEM ACONSEGUIT AMB EL MOVIMENT?

Una de les principals debilitats que, com a societat hem tingut, ha estat l'excessiva dependència política, la falta de criteri propi i valentia per a transmetre el que pensem i l'absoluta desconfiança entre les diferents organitzacions de la societat civil per cooperar, des de la seva necessària independència.

La societat civil ha d'estar present i opinar sobre els principals assumptes, projectes i mesures que es despleguen al seu entorn. Corren nous temps, la societat ha madurat i s'està corresponsabilitzant. I aquest ha estat un dels grans èxits del Moviment: que la societat s'implique i es corresponsabilitze en la demanda de la infraestructura.

D'acord amb això, enumerarem en síntesi el que considerem que s'està aconseguint mitjançant la implicació de la societat civil en el desenvolupament d'un projecte tan rellevant per al futur del nostre país com és el corredor mediterrani.

a) *Implicació i unitat empresarial*

El primer èxit ha sigut la implicació empresarial. I això no vol dir únicament que els empresaris d'AVE estiguen involucrats en la iniciativa, que també, sinó que el conjunt de l'empresariat de la vessant mediterrània s'ha bolcat en el projecte i s'hi ha aconseguit una unitat d'acció i un alineament dels objectius. Però és que, a més, el suport des de la resta dels territoris d'Espanya és cada dia més gran.

Potser algú podria pensar que no n'hi per a tant, que és una cosa senzilla..., però no ho és. Hi havia dos obstacles fonamentals: la rivalitat territorial entre les mateixes comunitats autònomes mediterrànies i que moltes organitzacions de l'Arc Mediterrani ja tenien les seves pròpies estratègies i havien fet ja molt de camí. Doncs bé, hi ha hagut molta generositat per part del conjunt de patronals, cambres de comerç i organitzacions de la societat civil que han decidit sumar-s'hi de forma incondicional, encara que han hagut de renunciar a qualsevol tipus de protagonisme en benefici d'un projecte comú. I la rivalitat territorial ha passat a un segon pla



quan s'ha vist que més enllà dels interessos territorials concrets, el que hi havia en joc era l'interès del conjunt d'Espanya.

I, sense dubte, el que ha possibilitat aquesta unitat, és que el projecte està sota un doble paraigua que ens uneix a tots i no situa a ningú per damunt de l'altre: la marca www.elcorredormediterraneo.com i el hashtag #QuieroCorredor.

b) *Conscienciació social*

Una vegada aconseguida la implicació i la unitat empresarial, el segon repte ha estat conscienciar i involucrar el conjunt de la societat en un doble sentit: Que saberen, conegueren i entengueren la rellevància de la infraestructura per al conjunt de país i (ii) que assumiren, s'il·lusionaren i tingueren la confiança que amb la unitat i força de tots podríem assolir els nostres objectius.

c) *Voluntat política*

Com tots sabem, ja pot haver-hi pressupost, ser el projecte tècnicament, socialment i econòmicament viable que, si no es disposa del suport polític, aquest no avança. I aquest ha estat el tercer èxit, aconseguir que hi haja voluntat política. Suport polític a les comunitats autònomes de l'Arc Mediterrani, n'hi havia, però ja sabem molt bé que les decisions sobre infraestructures importants es prenen a Madrid. I no ens estem referint només al govern, que és fonamental, sinó també a les cambres legislatives.

En aquest cas, la implicació i unitat empresarial i la conscienciació social van fer que la voluntat política existira. Ara per ara, no hi ha cap grup parlamentari que no parli positivament de la importància i necessitat de desenvolupar una infraestructura clau per a Espanya, ni cap partit polític d'àmbit nacional que no porte el projecte al seu programa electoral. A més, s'ha aconseguit estendre la idea a què al·ludíem abans, que cal completar l'Espanya radial amb l'Espanya circular.

A més de tot això, que ja és un enorme pas, el dos últims equips ministerials de Foment, hi treballen molt seriosament i el projecte ha agafat una altra velocitat.

d) *Ordre tècnic*

Segurament és la fita més important de les assolides perquè un projecte d'aquesta envergadura tinga èxit: Aconseguir que el rigor tècnic es pose al capdavant de l'execució de la infraestructura.

Són molts contractes que s'han hagut de resoldre i tornar a licitar, així com els ajusts que s'han fet perquè calia reordenar seriosament la situació. La pressió de la societat civil va ser fonamental perquè ara tot el corredor estiga en marxa i se n'informe de manera rigorosa i periòdica sobre els avanços, si bé, la part de Múrcia

i Andalusia especialment, necessiten una aposta més decidida per a la qual continuem treballant.

e) *Cohesió territorial*

Finalment i, en cinquè lloc, amb tot aquest projecte impulsat per empresaris i per la societat civil, s'està aconseguint una enorme cohesió territorial. Considerem que és un èxit molt important per al conjunt de país. Tot aquest moviment i el que vindrà, i la participació d'empresaris i representants de la societat civil de tot el país implicats a fer realitat un projecte comú, està ajudant a entendre'ns millor entre els distints territoris i a superar certs prejudicis i idees preconcebudes que ens separen més que uneixen.

I aquesta unitat, real, fa que el conjunt dels impulsors del projecte, tinguen clar que el corredor mediterrani és un tot des d'Algesires a la frontera francesa, i tots defensem el tot.

QUINS REPTES TENIM AL DAVANT?

En la darrera revisió semestral que vàrem fer a València, al novembre de 2020, coincidint amb el quart gran acte empresarial, amb aforament reduït per les restriccions derivades de la pandèmia, expressàrem davant de la societat civil i del ministre de Transports, que amb tot el treball fet, la sensació que tenim és agre-dolça: d'una banda estem satisfets dels avanços fets, però, d'altra, el ritme de compliment dels objectius és lent i els retards evidents, quan els tècnics ferroviaris ja advertien des de fa anys de les principals dificultats del recorregut.

Cóm és possible que el tram de 20 km del nus de La Encina, que permetria connectar de dalt a baix la Comunitat Valenciana continue en obres?

Cóm es possible que no s'accelere la resolució d'un dels principals colls d'ampolla com és creuar la ciutat de València? El famós túnel passant.

És evident que no podem aixecar el peu de l'accelerador i que si no haguérem posat en marxa el moviment #QuieroCorredor/#VullCorredor, la infraestructura no hauria avançat.

D'altra banda i tenint en compte la situació de crisi en què ens trobem, el corredor mediterrani serà, sense cap dubte, un dels principals eixos de la nostra reactivació econòmica. Si volem augmentar el pes de la indústria del nostre país, necessitem més i millors infraestructures. Si volem mantenir les nostres exportacions, que són les que sostenen la nostra balança de pagaments, necessitem potenciar la connectivitat i millorar la logística allí on es necessita. I cal dir el mateix per a sostenir-hi el turisme.



Tornant als reptes. En tenim molts, però només n'enumerarem alguns:

- Aprofitar tot el potencial de la infraestructura quan hi haja massa crítica, és a dir, quan els 1.400 km estiguen connectats i hi circulen mercaderies que entren i isquen als i dels distints territoris des de i cap a Europa.
- S'ha de treballar de forma urgent i intel·ligent per connectar la infraestructura amb les àrees logístiques i amb els ports. Només la via no té sentit sense fer-hi una completa intermodalitat.
- Ara se'ns ofereix una increïble oportunitat: els fons europeus Next Generation. S'han d'aprofitar al màxim per tal d'avançar la infraestructura en els propers sis anys.

I, finalment, hem de fer els deures als nostres territoris per tal de empenyar per què els nostres veïns francesos hi facen els seus. La pressió a Brussel·les serà determinant perquè les connexions a França avancen, ja que ara per ara estem desconnectats. Les previsions actuals parlen de 2034, fins i tot de 2040 al tram entre Perpinyà i Beziers!

CONCLUSIONS

El corredor mediterrani és un projecte clau per a la competitivitat i cohesió territorial d'Espanya, en què des d'AVE ens hem bolcat, guiats pel desig de progrés social:

- Hem aconseguit unir primer els empresaris i els ciutadans no sols de l'Arc Mediterrani, sinó del conjunt de Espanya. Tenim davant nostre un clar exemple de col·laboració en un projecte que és més que una infraestructura.
- Hem aconseguit que, després de dues dècades de retards a les obres, el corredor mediterrani siga una prioritat a l'agenda política de l'estat. Hem fet molt de soroll per tal d'obtenir dels polítics que l'impuls no s'ature i que s'acomplisquen les promeses. En l'actualitat, tots els trams estan actius ja siga en funcionament, en obres, licitats o en estudi.
- I, sobretot, hem demostrat que amb perseverança i trellat, la pressió de la societat civil funciona i els projectes poden ser realitats. ☺