

El corredor mediterráneo

LA VANGUARDIA, Editorial, 17.06.08

LA Comunidad Valenciana se encuentra en plena campaña para mejorar las conexiones del corredor mediterráneo con las redes transeuropeas. El objetivo es contar con infraestructuras que permitan hacer frente a la competencia que no sólo los países emergentes de Asia, sino también los de Europa del Este, ejercen ya sobre las economías europeas y españolas en particular. La Generalitat valenciana, que encabeza el popular Francisco Camps, y los empresarios reunidos en torno a la Cámara de Comercio, presionan sobre el Gobierno español y la Comisión Europea con el objetivo de reforzar las conexiones ferroviarias y por carretera del área levantina con la frontera francesa.

Ni que decir tiene que este objetivo es compartido desde hace decenios por la mayoría de los catalanes y por sus instituciones, empezando por la Generalitat de Catalunya. Sería prolijo ahora detallar las ocasiones en que empresarios y sindicatos, a través de sus diversas organizaciones (Cambra de Comerç, Foment, Cercle d'Economia, UGT, CC. OO., etcétera), expresaron la necesidad de fortalecer el corredor desde Andalucía hasta la frontera. Se trata de una de las áreas más dinámicas de Europa, que acoge el 47% de la población española y que produce el 57% del PIB español.

Un corredor de enorme importancia estratégica como eje vertebrador entre el norte y el sur de Europa, pero que hasta ahora, en España, ha quedado marginado por la concepción radial, centralizada en Madrid, del sistema de comunicaciones terrestres. Una zona de una enorme vitalidad, que acoge las tres primeras áreas españolas por su aportación

en toneladas por kilómetro al transporte internacional, como son Catalunya,

Andalucía y la Comunidad Valenciana, y cuya mejora ha de multiplicar las alternativas de entrada y salida del sur de Europa y el norte de África, lo que supondrá un significativo ahorro.

Sin embargo, ese corredor sufre tradicionalmente de varios cuellos de botella que amenazan no sólo su crecimiento, sino la posibilidad de competir con otras zonas. Ello es debido a la falta de infraestructuras en condiciones. Uno de esos estrangulamientos está en el sur de Catalunya, donde confluyen una autopista de peaje (AP-7) de tan sólo dos carriles y una carretera nacional (N-340), que discurre por el interior de varias poblaciones y que, por tanto, está en permanente colapso. Por otra parte, están las instalaciones ferroviarias del corredor del mediterráneo, que presentan algunos tramos auténticamente tercermundistas, de una sola vía y sin ancho europeo que, en la práctica, aísla la zona de Europa. Una infraestructura que el Gobierno de Zapatero se ha comprometido a modernizar hasta Cádiz, en el 2010, para que sea incluida en la revisión de la Red Transeuropea de Transportes.

Esta confluencia de intereses en la consecución de las infraestructuras necesarias, a los que se suman el de la mejora de la financiación autonómica y el de la política de ayudas a las pymes, entre Catalunya, Valencia, Murcia y Andalucía, ha de resultar beneficiosa para el conjunto no sólo de esta zona de tanta importancia estratégica, por tratarse de un motor económico, sino para toda España. Por tanto, cualquier esfuerzo que se haga por aparcar y superar viejos malentendidos entre

catalanes y valencianos será bienvenido. Y que nadie intente echar por la borda un horizonte de esfuerzo en común.