

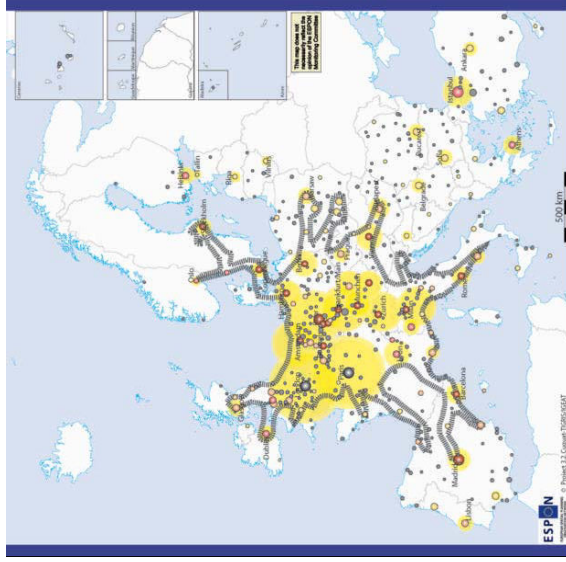
EL CORREDOR DE LA MEDITERRÀNIA EN L'HORITZÓ DEL 2025. FLUXOS, INFRAESTRUCTURES I ESCENARI GLOBAL.

Josep Vicent Boira. Departament de Geografia. Universitat de València

Des del present, fer un exercici del que podrà passar dins d'una quinzena d'anys no és tasca senzilla. Les incògnites i les variacions possibles són moltes i més ara, en aquest temps tan líquid. Tanmateix, Europa sempre ha intentat oferir escenaris possibles de futur per a la Unió i els seus territoris i ens en podem beneficiar. Un exemple reeixit d'aquesta previsió és l'informe d'ESPON (la xarxa d'anàlisis *European Spatial Planning Observation Network*) titulat *Scenarios on the territorial future of Europe*, una visió territorial del continent per a l'any 2030. Aquest document ofereix un marc global per a les diferents regions europees i per als conjunts econòmics i territorials naixents, com ara l'eix mediterrani. Però els experts d'ESPON no ofereixen un únic escenari de futur. N'ofereixen tres. En realitat, deixen oberta les possibilitats de futur d'acord amb una sèrie de criteris o decisions econòmiques i polítiques dels protagonistes. En aquest sentit, la primera reflexió que podem fer sobre el Corredor de la Mediterrània (en realitat una expressió ambivalent que tant pot referir-se a un conjunt de territoris articulats en la riba mediterrània d'Espanya, com a un corredor d'infraestructures de comunicació que l'articulen), és quin dels tres escenaris ens convé i què podem fer per acostar-nos-hi.

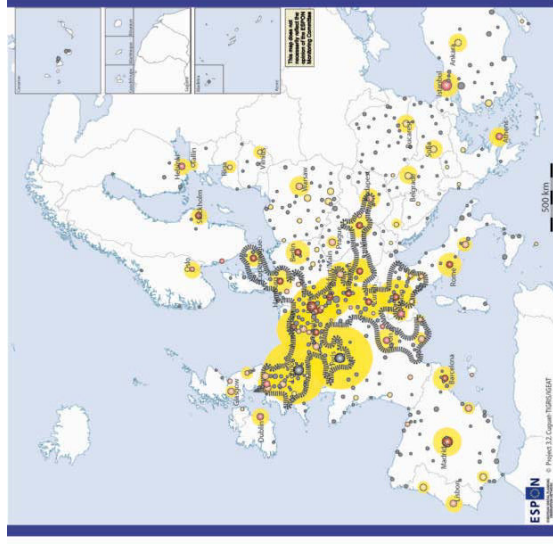
FIGURA 1. ELS TRES ESCENARIS ESPON

Tres escenaris de futur per als territoris d'Europa. Font: ESPON. Brussel·les 2007



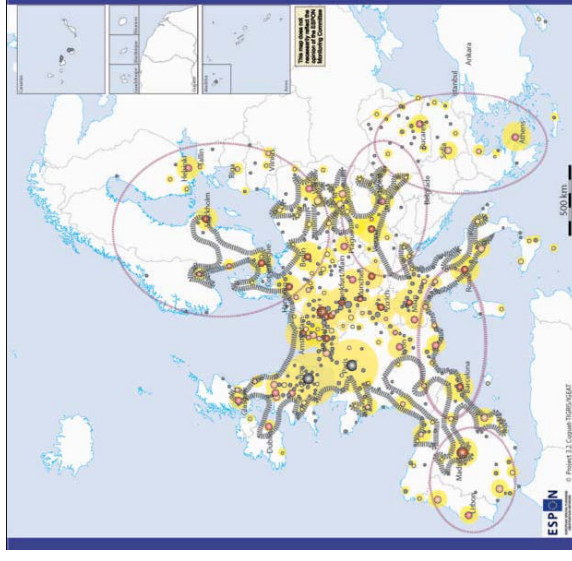
Escenari de futur: Estructura espacial jerarquia urbana en 2030

- Urban typology:
- Global City
 - European Engine
 - Strong MEGA
 - Potential MEGA
 - Weak MEGA
 - Regional/Local City



Escenari de competitivitat: Estructura espacial jerarquia urbana en 2030

- Attraction and polarisation potential of metropolitan area
- Area of concentration of flows and activities
- Emerging peripheral integrated zone



Escenari de cohesió: Estructura espacial jerarquia urbana en 2030

- EuroGeographics Association for the administrative boundaries

En un escenari dominat per la maximització de la competitivitat econòmica d'Europa (*competitiveness-oriented scenario*), l'eix mediterrani resta fora de les àrees més dinàmiques del continent, que es repleguen al cor central de la Unió. En un segon escenari on tot continua com fins ara (*trend scenario*) sí que s'aprecia una presència tentacular de l'eix mediterrani, com a corredor "natural" d'Espanya cap a Europa, però sense estendre la seua influència cap al sud ni cap al centre peninsular. Una mena de cul-de-sac de la prosperitat europea. En el tercer escenari, dominat per inversions dirigides a augmentar la cohesió territorial d'Europa (*cohesion-oriented scenario*), el corredor mediterrani creix i es fa més ample, connecta amb altres eixos de prosperitat, s'estén cap al sud i al temps, com podem veure al mapa, es crea una mena de el·lipse de relacions amb el sud de França i nord-centre d'Itàlia, equilibrant el pes del centre i del nord europeu. Tot i que no és el moment de comentar aquest document de forma extensa, paga la pena saber que aquests tres escenaris proporcionen situacions de partida (marcs globals podríem dir) diferents per als nostres territoris que haurien de ser analitzats amb detall (especialment les decisions polítiques, econòmiques i pressupostàries que s'amaguen darrere cadascun d'ells) per a obtenir un marc global en l'horitzó dels propers quinze o vint anys.

Tanmateix, moltes vegades, la millor forma de saber on anem és veure d'on venim. En la història de les societats, hi ha determinats temes que apareixen de forma recurrent. En el cas de les societats valenciana i catalana i pel que fa a les infraestructures de comunicació i, més enllà, a allò que podem denominar "la geopolítica de proximitat" (una xarxa de relacions de tota mena i de fluxos especialment econòmics i demogràfics que afecten els territoris), la idea d'un corredor d'activitats, de persones, de mercaderies, de relacions i comunicacions, d'idees també, mediterrani, litoral i amb prolongacions cap al cor d'Europa i cap a Àfrica ha estat un fet sempre present. No és exagerat parlar de la Via Augusta com una mena d'antecedent gloriós de l'autopista A-7. Fet i fet una de les característiques essencials de la geopolítica valenciana i catalana ha estat l'impuls meridiana (eix nord-sud) per sobre del paral·lel (est-

oest). Això, potser és encara més evident fins i tot al País Valencià, territori allargassat on les vies nord-sud han actuat, en paraules d'un mestre de geògrafs, com el "carrer major" del país. En aquest moviment de la història de sentit meridiana, moviment de fons i secular, els fets moderns no han deixat d'accentuar-ne i intensificar-ne el sentit.

Hi ha una línia, no gens forçada, que uniria els arguments pels quals es va construir l'Autopista de la Mediterrània (cal llegir els informes del *International Bank for Reconstruction and Development* del 1962) i les argumentacions en favor d'un ferrocarril mediterrani de mercaderies, com el que defensa el 2008 l'associació Ferrmed. Si fem l'exercici de reproduir alguns paràgrafs de l'informe que el 3 d'agost de 1962, Eugene R. Black va remetre a Mariano Navarro Rubio, ministre d'economia de Franco, en nom del *International Bank for Reconstruction and Development* veurem que pel que fa a la dotació d'infraestructures, les coses no han canviat gaire: "*La única pieza importante de nueva construcción que probablemente será necesaria en un futuro próximo es la autopista de la costa de Levante, carretera moderna de acceso limitado, de trazado nuevo a lo largo de la costa del Mediterráneo desde la frontera francesa hasta Murcia, con una longitud de kilómetros 730*". I continuava explicant les raons d'aquesta recomanació: "*A primera vista hay razones poderosas a favor de la construcción de esta carretera. Atravesaría zonas de máxima densidad de tráfico en España y donde el tránsito aumenta con mayor rapidez. Pasa a través de importantes zonas industriales y agrícolas y sirve a algunas de las zonas de turismo más importantes del país*". Com ja hem dit alguna vegada, no està gens malament com definició tècnica de l'eix mediterrani. Avui podríem fer servir argumentacions semblants per justificar una modernització de les infraestructures i un corredor mediterrani en condicions i sensible a les recomanacions de la Unió Europea pel que fa al tipus de transport: estem davant una de les zones amb major densitat de trànsit i on el creixement ha estat major als darrers anys (només cal veure les dades que proporcionem a continuació) i que concentra importants zones industrials, agrícoles i turístiques de l'estat.

L'aventura del segle XXI serà, amb argumentacions molt semblants, treballar per a la creació d'un corredor ferroviari ara (de carretera fa quaranta anys). És ben curiós que avui, passades més de quatre dècades de l'afer de

l'autopista, siga un altre nord-americà, com aquell Eugene Black del 1962, qui ens mostre, si és que cal, la nova visió del món a la que caldrà adaptar-se. És la visió del món modern que presenta, per exemple, el *guru* nord-americà Richard Florida, entre altres llocs a la revista *Time* (juliol 2006) o al seu darrer llibre *Who's your city?* (2008). Florida no dubta que el futur mundial no passarà per les àrees, ni per les superfícies (pels estats, en definitiva i en això està d'acord amb un altre dels referents de la nova economia i el *marketing* empresarial modern, Kenichi Ohmae, autor, entre altres de *The End of Nation-State: how economics will soon reshape the world*, 1995), sinó per les línies, pels corredors, pels camins d'activitat i de comunicacions. El món serà una geometria de vectors i no d'àrees i això és un gran canvi: la forma de representar el món en el segle XIX i XX era, bàsicament, zonal, doncs només cal veure els vells atlas geogràfics amb superfícies acolorides homogènies que representaven territoris de sobirania. Per contra, al XXI dominarà una cartografia de ratlles. És en aquesta geografia vectorial on hauríem d'incloure les previsions de futur del corredor de la Mediterrània.

El retard que valencians i catalans portem en quant a la modernització del corredor mediterrani comença a ser preocupant. Caldrà recordar que ha estat cada cent anys, aproximadament, que el corredor de transports i comunicacions que uneix València i Barcelona, les dues peces centrals de la façana mediterrània hispànica s'ha modernitzat. Però ara no caldria esperar tant. Fou l'estiu del 1868 quan la comunicació ferroviària entre les dues capitals es va poder completar, una vegada salvat el pas del riu Ebre gràcies a un pont de ferro a Tortosa. Tanmateix, no fou fins al 1882, quan la prolongació ferroviària cap a França (pel pas de Port Bou) va ser possible. Cent anys després d'aquesta primera embranzida, cap als anys setanta del segle XX, va entrar en funcionament l'autopista de la Mediterrània. I no caldria esperar al 2070 per a veure completat la tercera gran modernització del corredor: una via d'ample europeu de mercaderies que connectara les economies mediterrànies occidentals de la Península Ibèrica amb prolongacions cap al sud i cap al nord.

I és que, si parlem de previsions, no és difícil fer-se una idea del que ens pot esperar en els propers anys si no modernitzem la xarxa viària del corredor mediterrani (tant per carretera com per ferrocarril, i sense perdre de vista el

Short Sea Shipping, l'antic cabotatge marítim). Unes dades ens seran suficients per a demostrar-ho.

Parlem de l'autopista AP-7 i dels trams compresos entre Alacant i Barcelona (Barcelona-Tarragona, Tarragona-València i València-Alacant), analitzem-ne la intensitat mitjana diària (IMD), és a dir, el número mitjà de vehicles pesats i totals que hi circulen. La següent taula en resumeix la informació:

Taula 1. IMD 1990-2007 de l'Autopista de la Mediterrània Alacant-Barcelona

Tram	Trànsit pesant		% augment	Trànsit total		% augment
	1990	2007	1990-07	1990	2007	1990-07
BCN-TG	7.099	13.125	84 %	40.618	66.217	63 %
TG-VLC	2.191	5.454	148 %	12.501	25.110	100 %
VLC-ALA	982	2.433	147 %	12.027	29.411	144 %

Font: Ministeri de Foment, Butlletí *on-line* maig de 2008. Elaboració pròpia.

Com podem veure, en els darrers disset anys, el creixement del trànsit ha estat brutal, de més del cent per cent en la majoria de trams i més elevada en el trànsit pesant que no en el total. Els embussos als peatges de l'autopista de la Mediterrània a l'estiu en són una conseqüència, però també altres manifestacions menys visibles o de menor poder mediàtic, com ara la congestió diària en hores de treball perdudes al voltant de les grans ciutats, els accidents, els peatges que cal pagar per circular-hi o la contaminació generada. No sabem com creixerà en el futur la demanda de transport per l'autopista, però el que és evident és que, de cara al 2025 (és a dir, en uns disset anys), un creixement semblant a l'experimentat en els darrer disset seria preocupant.

I la veritat és que molts factors ens mouen a pensar que les relacions entre les economies de l'eix mediterrani (especialment entre la catalana i la valenciana) i la d'aquell amb Europa no s'aturarà. Vegem-ne alguns dades del període recent 2001-2005, tant en milions d'euros com en milers de tones.

Taula 2. Comerç amb destinació a Catalunya des del País Valencià 2001-05

	Cap a Catalunya des del País Valencià					
	2001	2002	2003	2004	2005	04-05
Milions euros	5.138	3.841	4.435	3.849	5.315	+3,4 %
En tones	5.002	5.079	5.508	5.263	5.720	+8,7 %

Font: Estadístiques proporcionades per C-Intereg. Elaboració pròpia.

Taula 3. Comerç amb destinació al País Valencià des de Catalunya 2001-05

	Cap al País Valencià des de Catalunya					
	2001	2002	2003	2004	2005	04-05
Milions euros	8.287	8.561	7.545	7.895	7.980	+1 %
En tones	4.693	5.831	5.316	5.784	6.231	+7,7 %

Font: Estadístiques proporcionades per C-Intereg. Elaboració pròpia.

Especialment intens ha estat l'increment de les tones transportades entre l'economia catalana i la valenciana al quinquenni 2001-05: entre el 8 i el 9 % en tan sols cinc anys. En altres paraules, quasi tres milions de tones de mercaderies més circulant entre l'economia catalana i la valenciana entre el 2001 i el 2005. A aquest fet, cal afegir que, segons les dades més recents, les dues economies són la principal client i proveïdora una de l'altra, establint-se així un flux de primera magnitud en la península ibèrica pel que fa al comerç (i al transport) interregional.

No tot és, tanmateix, la carretera. Si més no, ferrocarril, ports i aeroports conformen altres elements d'interès al corredor mediterrani. Sense anar més lluny, el corredor mediterrani de RENFE va donar servei a més de 2,5 milions de viatgers el 2005. El creixement des del 1995 ha estat d'un milió de viatgers, i els ingressos per passatger de la línia s'han triplicat, com es pot apreciar en la següent taula:

Taula 4. Dades del corredor mediterrani de RENFE 1995-05

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Passatgers	1.548	1.682	1.931	2.267	2.301	2.319	2.543	2.469	2.462	2.430	2.503
Ingressos	21.630	20.940	27.190	36.150	40.890	46.046	53.738	56.988	60.844	62.046	66.301

Font: Inebase. Els passatgers en milers de viatgers i els ingressos per trànsit de passatgers en milers d'euros

Dels 2'5 milions de viatgers del 2005, més de la meitat correspongueren a les relacions entre Alacant i Barcelona mitjançant els serveis Euromed, Arco i Talgo. Tan sols entre les dues capitals, la xifra de passatgers s'acosta al milió anual, amb un percentatge d'ocupació del 95 %. El servei de València a Barcelona (Euromed) fou inaugurat un 16 de juny de 1997 i en deu anys, la xifra de passatgers ha ultrapassat els deu milions de viatgers. Si parlem de diners, aquesta línia "Mediterrani" (una de les Grans Línies de l'empresa), ha passat de facturar 21.630 milions d'euros el 1995 a 66.301 el 2005 (Butlletí Estadístic del Ministeri de Foment-RENFE. Maig 2008). Triplicar els ingressos per trànsit de viatgers en deu anys no és una mala estadística.

Per últim, caldria parlar dels fluxos amb la resta d'Europa que, avui, es fan principalment per les dues potes extremes dels Pirineus: per terra catalana i basca. Segons les dades de l'Institut Nacional de Estadística (INEBASE) més recents, l'any 2004, el volum del transport ferroviari generat per Catalunya i el País Valencià cap a la resta de l'Europa dels 15 representava el 36 % de tot el trànsit espanyol. En quant a trànsit per carretera, estem parlant de xifres semblants: més d'un terç del transport cap a la resta de països de l'Europa dels 15 i el 70 % del transport cap a altres països.

Totes aquestes dades ens mostren, amb major o menor perspectiva històrica, la necessitat de modernitzar i desenvolupar les infraestructures de comunicació del corredor mediterrani, tant a l'escala "regional" (interregional en aquest cas), com a escala estatal i europea. I és justament en aquestes dues escales on la feina hauria de ser més intensa.

En l'horitzó dels propers anys, caldria arbitrar mesures per descongestionar l'autopista de peatge AP-7, com ara amb un projecte ja iniciat (si més no a terres valencianes) com és una autovia de trànsit lliure paral·lela a l'anterior. Ens referim a l'autovia de la Plana. Per altra part, s'hauria de treballar per la connexió de l'alta velocitat prevista als plans de Foment i que ara tan sols està dibuixada fins a Castelló des del sud i fins a Tarragona des del nord. El tram intermedi Castelló-Tarragona és una assignatura pendent. Per últim, caldria treballar pel desenvolupament d'un eix ferroviari de mercaderies d'ample europeu (com ara el projecte que defèn l'associació FERRMED), que connectara tot el litoral mediterrani occidental amb el centre i nord d'Europa i, al

temps, enllaçara amb les superfícies logístiques portuàries de grans centres marítims com València, Sagunt, Tarragona o Barcelona.

Per a aconseguir aquests objectius, caldria treballar en tres direccions estratègiques: en primer lloc, oblidar per sempre la concepció radial de les infraestructures de l'estat. Caldria, doncs, avançar en el concepte d'"infraestructures federals", enteses no com unes infraestructures que hauria de pagar un suposat govern federal (o central, en el nostre cas), sinó com la materialització d'una forma d'entendre les grans estructures de comunicació i de transport d'Espanya. En segon lloc, caldria reforçar la cooperació entre els governs implicats en l'eix mediterrani i coordinar les respectives estratègies pel que fa, si més no, a les infraestructures. I en tercer lloc, treballar en la modificació dels plans d'infraestructures que tant el govern espanyol (mitjançant el PEIT) com el calendari de treball europeu (comissió de xarxes transeuropees de transport) preveuen per a aquesta zona mediterrània.

En el cas de la concepció material del "mapa" de les infraestructures, és molt important trencar la inèrcia centralitzadora d'una concepció radial. La concepció d'aquest mapa d'infraestructures "federals" equival a infraestructures descentralitzades però incloents, lligades als territoris de base però amb capacitat de ser connectades i concertades a diferents escales, que combinen flexibilitat, creativitat i sostenibilitat i que responen a les realitats i necessitats dels territoris que travessen i al temps s'obrin a la resta. Encara avui, ha estat a la campanya electoral de març de 2008 quan la vice-presidenta del govern espanyol es va comprometre a incloure en el Pla Estratègic d'Infraestructures i Transport (PEIT) l'existència d'un corredor ferroviari en condicions per a la línia València-Barcelona. Benvinguda siga aquesta decisió.

En el segon cas, la coordinació d'actuacions és important. Avui, a més de l'actual PEIT (Ministeri de Foment), a Catalunya trobem el PDIF (planificació de la xarxa ferroviària catalana), el Pla de Carreteres català (1985, renovat el 1995 i en vigor fins a 2005), el Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (PITC 2006-2026), els Plans Territorials (el General es troba ara en revisió) i, al País Valencià, el Pla d'Infraestructures Estratègiques (PIE, 2004-2010), el Pla d'Ordenació Territorial i de Protecció del Paisatge (2004), el II Pla de Carreteres, a més de les planificacions de les diputacions i els plans d'acció

territorial (PAT) que, a escala subregional, el govern valencià vol llançar per al 2010.

Per últim, avui i en relació amb Europa, l'horitzó és 2010, perdudes, per ara, les possibilitats de fer present l'eix mediterrani en els plans estratègics de transports i comunicacions europeus TEN-T (per a una història extensa d'aquest afer cal veure el nostre treball de 2007¹). A l'any 2010, la Comissió Europea revisarà els projectes estratègics de la xarxa de transports transeuropeus amb subvenció europea i serà el moment d'apostar per la importància del corredor mediterrani ferroviari com una de les peces essencials del mapa geoeconòmic de la Unió Europea. El camí està lliure: cal recordar que davant la convocatòria pública de juny de 2006 de la Comissió per escoltar les opinions d'institucions, societats i ciutadans europeus sobre els programes prioritaris d'infraestructures transeuropees, van ser nombroses les intervencions (especialment de les comunitats de Catalunya i País Valencià, però també de les Illes Balears, Múrcia i Andalusia) crítiques amb la marginació de l'eix mediterrani. De cara, doncs, a la revisió de prioritats de la Unió Europea l'any 2010, la unanimitat de les societats de l'eix mediterrani és ja una realitat.

¹ Boira, J.V. (2007) El eje mediterráneo y las redes transeuropeas (RTE-T): Historia de un desencuentro. De la cumbre de Essen (1994) a la dimensión exterior (2006). Dins: "Planificación de infraestructuras y territorio. El arco mediterráneo". *Papers*, num.44. Revista de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.