

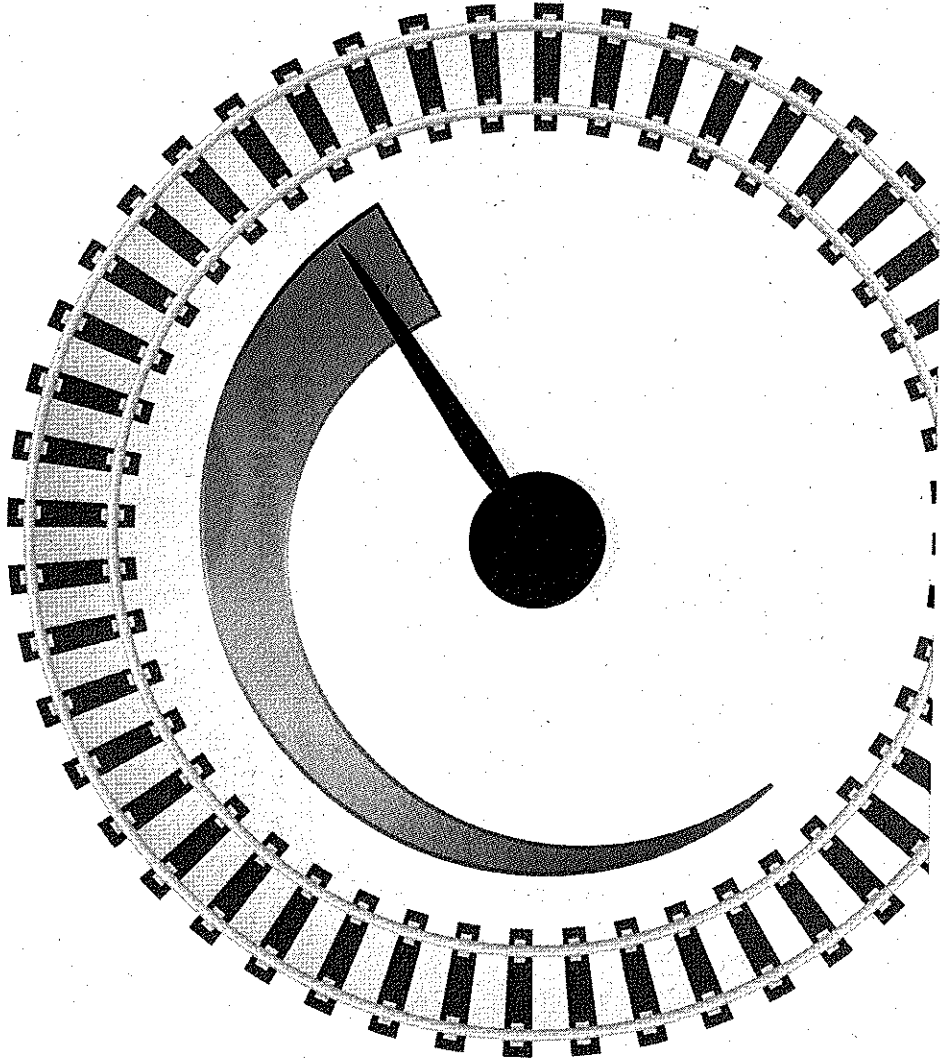
La Tribuna

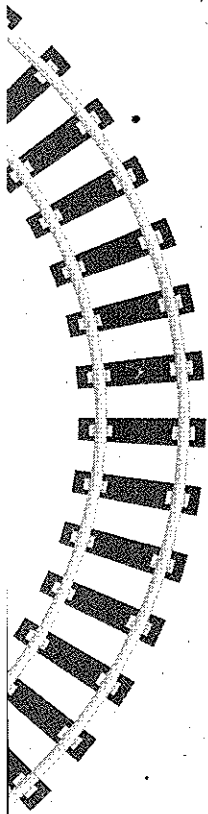
Es necesario acelerar la ejecución del Corredor Mediterráneo

Su implantación constituye una oportunidad seria de generar una evolución significativa y necesaria de nuestro modelo productivo

El retraso está generando no sólo un serio problema de ineficiencia económica, sino también daños en la economía del Arco Mediterráneo

Los retrasos en la aplicación de medidas de política económica importantes para un país traen consigo pérdidas y sobrecostes económicos significativos, así como grandes perjuicios sociales. Y si una acción pública es hoy fundamental para incrementar la competitividad y la fortaleza de la economía espa-





también daños en la economía del Arco Mediterráneo

incrementar la competitividad y la fortaleza de la economía española, esa es la ejecución del Corredor Mediterráneo. Tanto los retrasos injustificados del pasado, como la lentitud con que se están llevando a cabo las obras en el presente, representan un alto coste para la economía del Arco Mediterráneo, y por tanto de España. Aquí podría decirse que nunca tantos han sido perjudicados por tan pocos.

Hemos puesto de manifiesto en varias ocasiones, de palabra y por escrito, que tenemos la convicción de que el ministro de Fomento, Inigo de la Serna, se ha posicionado claramente a favor del proyecto. Y tenemos la esperanza de que este ministro haga honor a su palabra. Pero en economía y en política económica los tiempos son fundamentales, especialmente cuando de actuaciones que afectan a las estructuras productivas y de larga duración se trata.

Acelerar el proceso de ejecución del Corredor Mediterráneo, con todo lo que conlleva, es imprescindible, si no queremos perder el tren del progreso y seguir incurriendo en mayores costes y más pérdidas para mucha gente de todo el país. Estos costes y pérdidas son muchos y de distinta naturaleza, y todos fundamentales para el presente y el futuro.

Una muestra palpable de esto la tenemos en la actividad naranjera, eminentemente exportadora como gran parte del sistema productivo del Arco Mediterráneo. En estos momentos, en plena campaña citrícola, más de

9.000 camiones, en su mayoría cargados de naranjas, cruzan la frontera diariamente para llevarla a los mercados europeos. Este hecho no sólo comporta un incremento de tráfico por carretera, con la consiguiente congestión y presión para la aplicación de peajes en las carreteras europeas. También genera un importante aumento de la contaminación, lo que conllevará nuevos gravámenes y efecto reputación negativo de nuestros productos según se avance en la aplicación del Acuerdo de París sobre el Cambio Climático.

Ahorro muy considerable

Pero el efecto más inmediato, y de gran repercusión social, es que el diferencial de coste de transporte entre el camión y el tren representa en promedio de entre cinco y seis centimos de euro por kilo transportado a favor de este último. Es decir, con el acceso en ferrocarril en ancho europeo el ahorro en coste de transporte sería muy considerable, y su ausencia nos cuesta una fortuna cada día. Además, desde el punto de vista de la seguridad de acceso a los mercados, el tren tiene ventajas, especialmente en

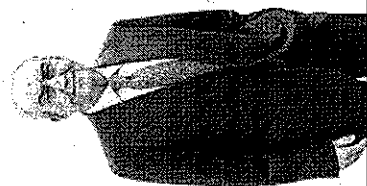
invierno y por razones meteorológicas. La situación actual no sólo merma los ingresos del campo, sino que propicia el abandono del cultivo, la desaparición de explotaciones, la destrucción de empleo y la degradación de las condiciones de vida de los agricultores.

De lo anterior se deduce que la ausencia de perspectiva económica, social y ecológica del gobierno de España, responsable del desarrollo de esta infraestructura y de los imperdonables retrasos en su ejecución, está generando no sólo un serio problema de ineficiencia económica, ya que con las pérdidas acumuladas durante el retraso se podría haber pagado ya la inversión, como hemos denunciado tantas veces, sino considerables daños en la economía y la sociedad del Arco Mediterráneo.

Se entenderá nuestra insistencia, a lo largo de los últimos años, en la necesidad imperiosa de llevar a cabo esta infraestructura con el objeto de fortalecer la posición competitiva del sistema productivo del Arco Mediterráneo, garantía de empleo y bienestar social. Pero a ello se une el que su implantación constitu-

ye una oportunidad seria de generar una evolución significativa y necesaria de nuestro modelo productivo, una evolución que impulse y arraiga actividades de mayor valor añadido, relacionadas con la logística, servicios avanzados y nuevos sectores productivos de alto valor añadido, al convertir este territorio y sus puertos en lugar privilegiado del tránsito de mercancías entre Europa y Asia.

Con todo esto en juego, no podemos de insistir en la necesidad de reunir actores, esfuerzos y capacidad de presión para que, de una vez por todas, la acción pública se ponga al servicio de la razón social y económica y del interés general. Porque la rápida ejecución del Corredor Mediterráneo no sólo sirve a los intereses del Arco Mediterráneo, con más del 40% de la población nacional, sino de toda España y todos los sectores sociales. Y esto no es sólo responsabilidad del gobierno sino de todos los grupos parlamentarios comprometidos con el progreso y bienestar de los españoles: Con acciones que contribuyan a acelerar la inversión y ejecución del proyecto, no sólo con palabras.



FEDERICO FÉLIX
@diariditarragona

Presidente de la Fundación Pro AVE

Federico Félix es vicepresidente de FERRMED.