



El Corredor Mediterrani: un tren de mercaderies que neix frenat

Novembre 2015

Resum executiu

- *El Corredor Mediterrani és un dels nou corredors estratègics dins la xarxa transeuropea de transport de mercaderies que ha de connectar els principals ports, aeroports i centres econòmics del continent. Facilitaria que la Mediterrània fos la porta d'entrada i sortida de mercaderies del sud d'Europa.*
- *L'impuls del ferrocarril permetrà grans millores d'eficiència en el transport de llarga distància i reduirà el seu impacte mediambiental.*
- *Malgrat la importància i els beneficis del Corredor Mediterrani, tot indica que hi ha una manca de voluntat política per a impulsar-lo, en benefici de l'alta velocitat de passatgers.*
- *Aquesta política d'inversions ha fet que Espanya sigui el segon país del món amb més longitud d'alta velocitat i el que té una xarxa més extensa en relació al nombre d'habitants, malgrat ser també el país on la utilització d'aquesta xarxa és més baixa.*
- *En el període 2009-2016, només el 22,1% de les inversions pressupostades¹ en alta velocitat s'han destinat al Corredor Mediterrani. L'alta velocitat cap al nord d'Espanya ha rebut, en els mateixos anys, el 44,6% de les inversions.*
- *El cost de no accelerar el Corredor Mediterrani és la pèrdua de capacitat exportadora i d'atractiu industrial en un temps en què cal fomentar la reindustrialització. Alhora es perd una oportunitat de desenvolupar el sector logístic, cridat a tenir un gran protagonisme en el futur.*
- *PIMEC reivindica la necessitat de no frenar més el Corredor Mediterrani, una infraestructura fonamental per a les mercaderies i la indústria catalana, mediterrània i europea.*

¹ Que no vol dir necessàriament executades.

0. Introducció

En un món cada vegada més globalitzat, amb les empreses clarament orientades a vendre fora dels mercats nacionals, les infraestructures de comunicació i transport han esdevingut protagonistes clau d'aquesta nova era econòmica.

En el cas català, la connexió física amb els mercats internacionals compta amb la necessitat d'una infraestructura ferroviària cabdal: el Corredor Mediterrani. El Corredor ha d'enllaçar els principals centres productius catalans i de la resta de la costa mediterrània entre si, i facilitar el trànsit de mercaderies des del nord d'Àfrica fins als principals punts d'Europa per ferrocarril, afavorint, a més, el trànsit marítim i aeri amb la connexió als ports i aeroports de l'àrea d'influència.

En aquest INFORMES, analitzem 1) el Corredor Mediterrani dins la xarxa transeuropea de transport i l'impuls al ferrocarril que s'està donant internacionalment; 2) la importància que té aquesta infraestructura per a les empreses i l'àrea mediterrània en conjunt; 3) la falta de voluntat política per part del govern espanyol per impulsar aquesta infraestructura; 4) de quina manera Catalunya es veu afectada per la falta d'un Corredor Mediterrani; i 5) els beneficis que comportaria aquesta infraestructura en ple funcionament per a les pimes catalanes i el teixit econòmic en conjunt.

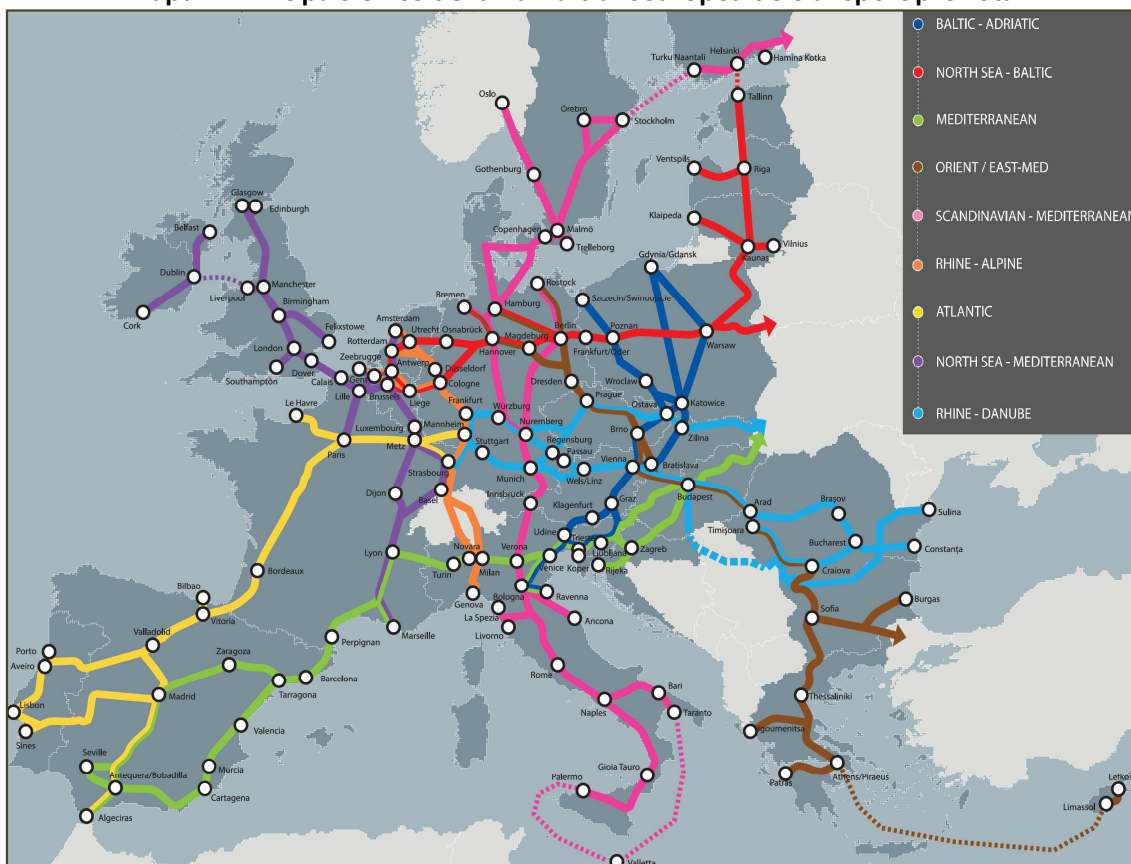
1. El Corredor Mediterrani i la xarxa transeuropea de transport

El Corredor Mediterrani és un dels nou corredors que formen la TEN-T Core Network Corridors, el nucli de la xarxa transeuropea de transport de mercaderies per ferrocarril. El Corredor Mediterrani implica un trànsit nord-sud en el seu tram occidental (d'Algesires a Lió) i est-oest en el traçat oriental (fins a l'extrem est europeu).

D'aquesta manera s'enllaça tota la costa mediterrània espanyola (fins a l'estret de Gibraltar) amb els principals centres econòmics europeus. Amb el Corredor Mediterrani, Catalunya quedaria connectada amb tot Europa per via fèrria amb la interconnexió dels diversos corredors ferroviaris (Mapa 1) i l'enllaç amb la resta d'infraestructures de transport (ports, aeroports, carreteres), atès que la xarxa de corredors europeus connecta els nuclis de major activitat econòmica i logística, incloent-hi les principals infraestructures de transport de passatgers i mercaderies.

A Espanya, a part del traçat nord-sud mediterrani, existeix també el traçat atlàntic.

Mapa 1. Principals eixos de la xarxa transeuropea de transport prevista



Font: Comissió Europea (2013)

La rellevància d'aquest macroprojecte a nivell europeu fa que es tracti d'infraestructures de llarg termini, cofinançades, d'una banda, pels Estats membres per on passen els corredors i, de l'altra, per la UE. Malgrat l'impuls europeu, el calendari d'execució de les obres s'ha vist afectat per la crisi econòmica i les corresponents restriccions pressupostàries, i, en el cas espanyol, que és el que ens afecta, per una falta de voluntat política de dur-lo a terme.

Una de les associacions més actives a nivell europeu en defensa del Corredor Mediterrani i del conjunt de corredors ferroviaris ha estat FERRMED. Es tracta d'una associació multisectorial europea creada a iniciativa del món empresarial al 2004 per tal de potenciar les connexions dels ports, aeroports i nuclis econòmics a través d'un gran eix ferroviari de mercaderies europeu amb l'objectiu d'impulsar el progrés d'Europa i un desenvolupament més sostenible. FERRMED actua com a *lobby* davant les

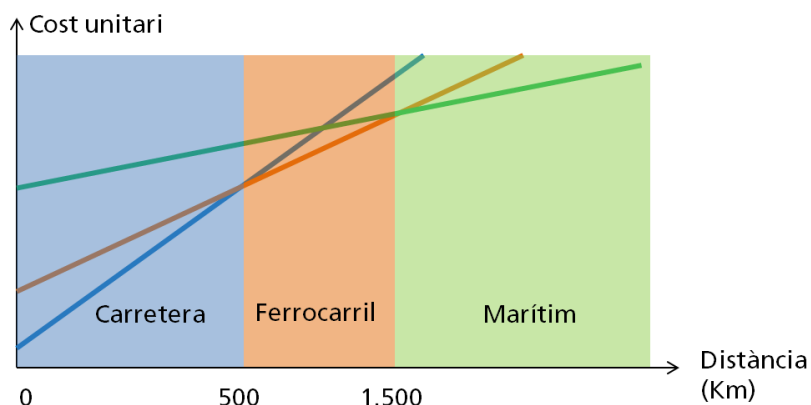
principals institucions competents, analitzant els plans governamentals, detectant debilitats i fent propostes de millora. Un dels objectius de l'associació és aconseguir que la quota del ferrocarril assoleixi el 30-35% del trànsit terrestre de llarga distància, amb la millora de l'impacte mediambiental que l'ús d'aquest mitjà de transport suposaria. Per fer-ho, ha fixat una sèrie de principis que ha anomenat Estàndards FERRMED, aplicables als 13.000 quilòmetres de corredors ferroviaris més importants de la xarxa europea. Entre aquests principis, destaquen els següents:

- Xarxa de doble via en cada sentit per tal de permetre el pas de trens d'alta velocitat en una d'elles, i de trens convencionals (mercaderies i passatgers) en l'altra.
- Establir l'ample de via europeu a tota la xarxa ferroviària per evitar els problemes de connexió entre països, com és el cas d'Espanya. Així com uns estàndards d'electrificació, gàlib, seguretat, pendent, etc., que permetin la circulació internacional amb la màxima facilitat possible.
- Possibilitat de trens de fins a 1.500 metres per tal de maximitzar l'eficiència dels transports, impulsant terminals intermodals polivalents.
- Permetre el trànsit en lliure competència i a qualsevol hora del dia, qualsevol dia de l'any.
- Establir uns costos d'utilització de les infraestructures competitiu i homogenis.

2. Una infraestructura clau per a Catalunya, Espanya i Europa

En els mercats globals les infraestructures de transport juguen un paper clau, atès que en depèn la rapidesa i el cost de moure les mercaderies d'un lloc a un altre. El ferrocarril és un mitjà de transport terrestre molt competitiu tant en termes econòmics convencionals (a partir dels 500 km de distància els costos del ferrocarril acostumen a ser menors que els costos per carretera) (Figura 1), com quan hi incorporem l'impacte mediambiental del transport alternatiu per excel·lència, que és el de carretera. Disposar d'una infraestructura competitiva per ferrocarril permetria lligar-nos molt més amb Europa, ser més competitiu, alhora que potenciaria a casa nostra el desenvolupament d'un sector, la logística, que té un gran futur.

Figura 1. Costos unitaris de transport en funció de la distància



Font: Elaboració pròpia a partir de PEMB (2009)

El Corredor Mediterrani ha de permetre fer un salt estratègic en el transport terrestre, ja que fins ara els fluxos amb el continent africà s'havien de fer majoritàriament per carretera a través de la península Ibèrica, o bé per mar però sense entrar en territori català, per la dificultat d'enllaçar els principals ports amb els centres productius europeus. Passa exactament el mateix amb el comerç amb Àsia, ja que, malgrat l'atractiu dels ports catalans, la falta de connexions ferroviàries amb Europa resta atractiu a grans ports com els de Barcelona o Tarragona.

Amb el Corredor Mediterrani Catalunya es pot convertir, en el futur, en un centre logístic clau en el trànsit entre Europa, Àfrica i Àsia, estalviant fins a 3 dies de viatge als vaixells que ara operen a través de centres logístics històricament tan consolidats com els que giren al voltant dels ports de Rotterdam, Anvers o Hamburg, per posar només tres casos coneguts.

Que les mercaderies entre Àfrica i Àsia i Europa disposin d'una logística competitiva és especialment rellevant per diferents motius:

- 1) Per la gran capacitat de producció de béns manufacturats de països orientals, en particular la Xina.
- 2) Pel gran creixement de mercats com el xinès o l'indi, molt interessants per a la indústria manufacturera europea.
- 3) Per les darreres adaptacions del Canal de Suez, que fan molt més atractius els ports mediterranis en el comerç entre Europa i Àsia.

A nivell espanyol cal dir que, malgrat disposar de bones infraestructures per carretera, la seva sobreexplotació provoca saturació a les principals ciutats a l'entorn del Corredor Mediterrani, ja que s'hi concentra la pràctica totalitat del trànsit terrestre. Pel que fa a la xarxa ferroviària convencional, a

Espanya està saturada pel gran volum de trànsit de passatgers també al voltant de les principals ciutats a l'entorn del Corredor Mediterrani.

Un corredor dedicat a mercaderies reduiria de manera molt important la càrrega que suporten les carreteres, milloraria la competitivitat i milloraria el medi ambient.

Per a Europa, el Corredor Mediterrani és una infraestructura clau ja que crearia una gran porta al sud del continent en el trànsit intercontinental. La possibilitat de connectar els principals ports mediterranis, els continents africà i asiàtic amb els principals centres productius i de consum europeus converteix el Corredor Mediterrani en un dels traçats més estratègics de la xarxa transeuropea.

3. Les prioritats polítiques frenen el Corredor Mediterrani

El ferrocarril a Espanya s'ha caracteritzat per l'aïllament, atès que l'ample de via és diferent de l'estàndard europeu. Aquest fet ha complicat i molt la implementació d'una infraestructura complexa com el corredor.

Malgrat aquestes dificultats, on sí que ha progressat l'Estat espanyol és en l'alta velocitat per transportar viatgers, essent un dels països del món que més hi ha invertit, amb pocs o cap criteri econòmic ni de benestar social, sinó obeint a raons polítiques, al·legant criteris de cohesió territorial. I ho ha fet fins al punt de ser el segon país del món en quilòmetres construïts i en construcció (Taula 1), només per darrere de la Xina, i el país amb un major nombre de quilòmetres per habitant (Gràfic 1).

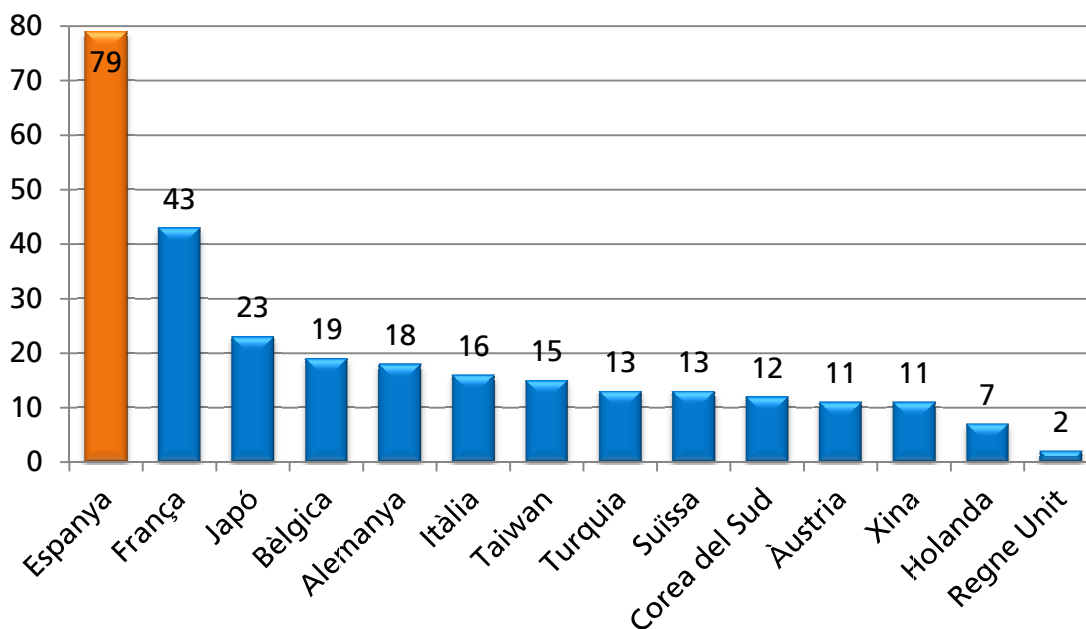
La política inversora en alta velocitat a Espanya queda palesa al Gràfic 1, en què s'observa com el nombre de quilòmetres per cada milió d'habitants gairebé duplica la intensitat observada a França, més que triplica la del Japó, primer país que va tenir una línia d'alta velocitat al 1964 (Shinkansen), i multiplica per més de quatre la longitud relativa de la xarxa alemanya.

Taula 1. Xarxa d'alta velocitat construïda i en construcció. Setembre de 2014 (Km)

	Km construïts	Km en construcció	Km totals
Xina	11.067	3.537	14.604
Espanya	2.500	1.239	3.739
Japó	2.087	782	2.869
França	2.036	757	2.793
Alemanya	1.013	434	1.447
Turquia	632	359	991
Itàlia	923	0	923
Corea del Sud	550	48	598
Taiwan	345	0	345
Àustria	48	201	249
Bèlgica	209	0	209
Holanda	120	0	120
Regne Unit	113	0	113
Suïssa	35	72	107

Font: Albalate i Bel (2015)

Gràfic 1. Xarxa d'alta velocitat construïda i en construcció en relació a la població. Setembre de 2014 (Km per cada milió d'habitants)



Font: Albalate i Bel (2015)

Aquesta xarxa tan extensa presenta el problema que és una infraestructura clarament infrautilitzada. A la Taula 2 es veu com al 2013 la xarxa espanyola amb prou feines superava els 10.000 passatgers per quilòmetre de xarxa, xifra irrisòria en comparació al Japó, Corea o Taiwan.

Taula 2. Intensitat d'ús de la xarxa ferroviària d'alta velocitat (passatgers per quilòmetre de xarxa)

	Passatgers per quilòmetre de xarxa	Índex Japó = 100
Japó**	158.121	100
Corea de Sud**	132.281	83,7
Taiwan****	106.086	67,1
França**	61.394	38,8
Xina**	37.950	24,0
Itàlia*	27.085	17,1
Turquia***	10.135	6,4
Espanya***	10.120	6,4

Any de les xifres: *2011, **2012, ***2013, ****2007-2013

Font: Albalate i Bel (2015)

En aquest context d'aposta ferroviària, les mercaderies són les grans oblidades. Malgrat la seva importància estratègica, el transport per ferrocarril no s'ha pres seriosament per part del govern espanyol, tal com denuncien amb massa freqüència estaments empresarials, polítics i acadèmics.

Els terminis previstos en les diferents programacions s'han anat allargant. Les darreres previsions, si ens les creiem, apunten que el Corredor serà plenament operatiu al 2024. Tot i això, el fet que hi hagi trams licitats i adjudicats en què no s'estan fent obres o que algunes obres s'hagin aturat no permet ser massa optimista respecte al compliment del termini indicat. Com a botó de mostra es pot citar, a Barcelona, les estacions de Sagrera i Sant Andreu, on les obres estan "pràcticament parades de manera incomprensible i no justificada"² segons l'Ajuntament de Barcelona.

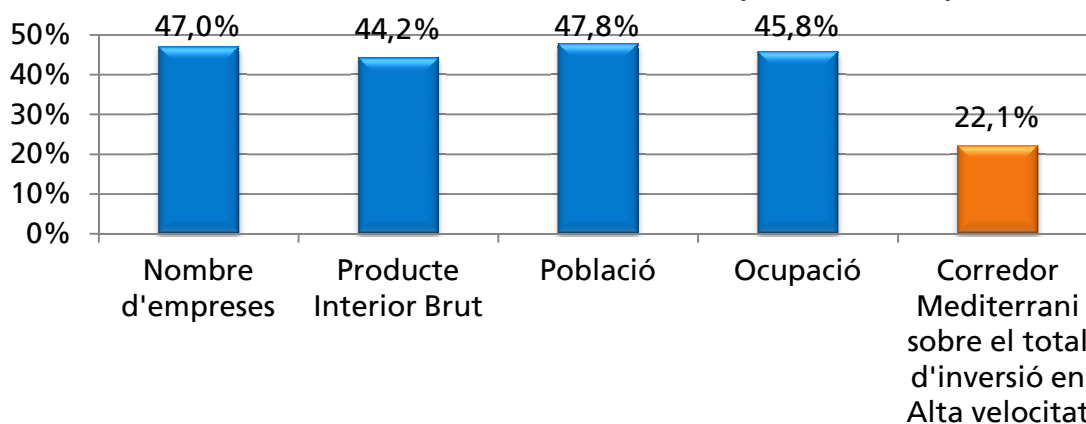
Una bona part del traçat al sud de Tarragona presenta molts trams en les primeres fases de construcció; en nombrosos trams l'adaptació a l'ample europeu es fa mitjançant l'afegit d'un tercer carril, utilitzant les vies existents amb ample ibèric, fet que du implícita la bivalència de la infraestructura i, previsiblement, la manca de fluïdesa de comunicació entre la península i la resta d'Europa.

A més, bona part del traçat per la costa mediterrània té una sola via adaptada a l'ample estàndard europeu, el que en limita enormement el potencial, mentre que els corredors interiors han tingut un tracte més favorable per part dels diversos governs centrals ja que han vist desdoblades les seves vies.

² *La Vanguardia* de 7 d'octubre de 2015.

A les regions espanyoles per on discorre el futur Corredor Mediterrani s'hi localitzen pràcticament la meitat de les empreses espanyoles, s'hi genera el 44% del PIB, hi viu pràcticament la meitat de la població i hi treballen el 46% de tots els ocupats espanyols (Gràfic 2), a més de ser l'entrada o sortida de bona part de l'activitat que es realitza en altres regions. Malgrat aquest pes preminent en l'economia espanyola, les inversions de l'estat han atès poc aquests territoris.

Gràfic 2. Pes de les CA³ del Corredor Mediterrani i de la inversió en aquest corredor sobre el total d'alta velocitat ferroviària. 2009-2016 (% sobre el total)



Font: Elaboració pròpia a partir de l'INE i el Ministeri de Foment

Taula 3. Inversió pressupostada en els corredors d'alta velocitat a Espanya. 2009-2016

	Milions d'euros	% sobre el total
Mediterrani	7.753	22,1%
Nord	16.156	46,0%
Oest	2.477	7,0%
Sud	1.959	5,6%
Est	3.831	10,9%
Madrid-Barcelona-frontera francesa	2.073	5,9%
Madrid	833	2,4%
Altres	69	0,2%
TOTAL	35.153	100,0%

Font: Elaboració pròpia a partir dels Pressupostos Generals de l'Estat

En efecte, el percentatge de les inversions en el Corredor Mediterrani en els pressupostos 2009-2016 suposa només un 22,1% de la inversió pressupostada en alta velocitat a Espanya. Com es pot comprovar a la Taula 3, per al Corredor Mediterrani s'han pressupostat 7.753 milions d'euros

³ Catalunya, Comunitat Valenciana, Múrcia i Andalusia.

d'inversió durant el període indicat⁴, mentre que els corredors Nord i Nord-Oest d'Espanya han concentrat bona part de la inversió total. Cal tenir en compte que pràcticament totes les línies responen a la idea de connectar Madrid amb els extrems peninsulars.

4. Catalunya, un dels territoris més afectats pels retards en el Corredor Mediterrani

La necessitat del Corredor Mediterrani ha estat destacada a nivell europeu des de regions econòmiques com la catalana⁵ i la valenciana⁶. Fins ara, les empreses que han volgut comerciar al llarg de la costa mediterrània o amb Europa s'han vist pràcticament obligades a fer-ho per carretera. Les dificultats operatives i la falta d'infraestructures provoca que, mentre que la quota del trànsit de mercaderies per ferrocarril entre França i Itàlia és de l'11%, entre França i Espanya només suposa el 4,7% segons dades de FERRMED.

No és d'estranyar, doncs, la indignació catalana o valenciana quan es constata que des del govern central es prioritzen altres grans infraestructures com línies d'alta velocitat de passatgers a tot el territori espanyol, malgrat que la majoria s'ha demostrat repetidament que no són rendibles i que alguna, fins i tot, té una explotació sistemàticament deficitària. L'aposta per l'AVE és doblement equivocada des de la perspectiva econòmica:

- 1) Suposa una inversió enorme amb rendibilitat negativa, per tant no sostenible en el temps.
- 2) Suposa sacrificar o dilatar pràcticament "sine die" altres projectes d'inversió que des del punt de vista del cost/benefici serien clarament prioritaris en qualsevol país avançat, com el Corredor Mediterrani.

⁴ Part del traçat Madrid-frontera francesa enllaça amb l'actual traçat del Corredor Mediterrani, però entenem que es va dissenyar com a via perquè Madrid tingués connexió amb França i que, per tant, no es correspon pròpiament amb el Corredor Mediterrani.

⁵ "El Corredor Mediterrani hauria d'estar acabat des del segle passat, però l'Estat el manté a mig fer per criteris polítics" (Santi Vila, conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, 27 de maig de 2015).

⁶ "Cada dia que passa sense el corredor mediterrani, perdem un tren en competitivitat" (María José Salvador, consellera d'Habitatge, Obres públiques i Vertebració Territorial de la Generalitat valenciana, a *El Economista*, 28 de setembre de 2015).

A hores d'ara, bona part del Corredor Mediterrani no disposa de gàlib que permeti la interoperabilitat al llarg del seu recorregut, factor aquest especialment rellevant perquè això és necessari per atendre el potencial trànsit intermodal (semiremolcs i contenidors de grans dimensions) que es preveu que pot absorbir aquesta línia.

També falten terminals ferroviàries intermodals (a excepció d'alguns recintes portuaris) dotades d'ample europeu. El mateix succeeix amb vies d'apartat i estacions de regulació del trànsit de mercaderies per apartar o formar trens de 750 metres, longitud habitual a Europa per al transport de mercaderies (FERRMED proposa que els trens haurien de poder assolir longituds de 1.500 metres). Longituds inferiors redueixen la rendibilitat i impedeixen l'aprofitament del ferrocarril com a mitjà de transport per part de les empreses. En el cas espanyol, la majoria d'estacions només estan preparades per a un màxim de 500 metres de longitud.

Finalment, podem mencionar els problemes tècnics que dificulten el funcionament del Corredor Mediterrani. A més del conegut problema del diferent ample de via ibèric (1.668 mm) i europeu (1.435 mm), cal tenir en compte que, en trajectes entre Espanya i França, les línies exigeixen tres sistemes de control (KVB, ERTMS i ASFA) i tres tipus de tensió (1,5kV contínua, 25kV alterna i 3kV contínua), la qual cosa fa pràcticament impossible disposar de trens adaptats a les característiques de la línia, amb els retards i costos que això comporta, quan no s'ha d'optar directament per altres mitjans de transport.

Tot aquest seguit de retards i deficiències ha dut nombrosos col·lectius a denunciar el tracte que una infraestructura estratègica com aquesta està rebent. Entre la multitud d'exemples es poden citar els següents:

- Actualment empreses amb una vocació internacional com SEAT, CELSA o SOLVAY, situades a l'entorn de Martorell, veuen saturada la línia ferroviària, que té ample ibèric, de manera que es veuen obligades a realitzar una part important del trànsit per carretera.
- A Tarragona, multinacionals com BAYER o BASF es troben que hi ha diversos trams que acumulen retards per adaptar l'ample de via a l'estàndard europeu. En el cas de BASF, s'ha advertit que si els retards persisteixen la seva planta de Tarragona pot perdre importants inversions si no arriba l'ample europeu: "Estem disposats a invertir

[...] fa massa temps que estem parlant d'aquest tema [l'ample de via europeu]", han afirmat fonts de l'empresa.⁷

- Un altre cas il·lustratiu del problema és el del grup automobilístic Daimler, que buscava un port mediterrani per exportar més de 200.000 vehicles i que, malgrat la bona valoració del Port de Tarragona, finalment va descartar aquesta opció per la falta d'ample europeu en la seva connexió ferroviària⁸.
- Al País Valencià, que acumula nombroses queixes de grans empreses pels retards en el Corredor Mediterrani, el màxim responsable de Ford a Europa manifestava la gran importància del corredor per a la competitivitat de la seva empresa⁹.
- Empreses logístiques multinacionals que han fet grans inversions al Port de Barcelona a remolc de les promeses de connectivitat ferroviària, com ara Hutchinson, veuen com els retards en inversió ferroviària resten potencial a la seva aposta econòmica.

5. Beneficis que comportaria el Corredor Mediterrani per a les pimes catalanes

Malgrat la importància del Corredor Mediterrani, els governs espanyols de les dues darreres dècades han prioritzat les inversions en línies d'AVE de passatgers per tot l'Estat, una inversió que se sustenta en arguments polítics i no pas econòmics. Aquesta estratègia ha comportat incompliments sistemàtics i retards en l'execució de les obres del Corredor i, de retruc, un clar malestar en el món econòmic.

Els beneficis que comportaria la finalització del Corredor Mediterrani han estat estudiats per diferents institucions, des de les impulsores com FERRMED, les implicades en la logística, com ara CIMALSA, els ports (el de Barcelona n'és un exemple), passant pel Pla Estratègic Metropolità de Barcelona. Autoritats acadèmiques i polítiques també s'hi han pronunciat a favor¹⁰. Sense ànim d'exhaustivitat, des de l'Observatori de la PIMEC destaquem aquests beneficis:

⁷ *Ara*, 27/10/2015.

⁸ *Diari de Tarragona*, 3/4/2015.

⁹ *Levante*, 4/11/2015.

¹⁰ Un dels pioners a Catalunya en va ser l'actual eurodiputat Ramon Tremosa (2007), amb el seu cèlebre llibre *Catalunya serà logística o no serà*, publicat per Tres i Quatre, 2007.

- El Corredor impulsaria la capacitat exportadora de la indústria catalana i espanyola, amb un sistema de transport més competitiu i mediambientalment clarament avantatjós.
- El Corredor podria ser una infraestructura que augmentés l'atractiu de la Mediterrània com a localització industrial, en un marc de creixent preocupació per la reindustrialització a Europa.
- El Corredor Mediterrani posaria en valor una infraestructura com el port de Barcelona, ara clarament infrautilitzada després de les grans inversions que s'hi han efectuat en els darrers anys per ampliar la seva capacitat en contenidors.
- El Corredor Mediterrani permetria captar noves oportunitats logístiques d'exportació per part de fabricants europeus cap als mercats orientals. Podria ser una porta de sortida de mercaderies del sud d'Europa.
- El Corredor Mediterrani permetria que els ports actualment existents fessin de porta d'entrada del Sud d'Europa per a les mercaderies provinents d'Àsia.
- El Corredor Mediterrani impulsaria un sector, la logística, com a generador d'activitat econòmica, que institucions com el Pla Estratègic Metropolità van quantificar al 2008 en 9.000 nou llocs de treball.
- El Corredor Mediterrani posaria en valor l'excel·lent posicionament geoestratègic respecte d'un dels centres de producció i de consum més importants del món, com és Europa.

Bibliografia

- Albalate, D., i Bel, G. (2015), "La experiencia internacional en alta velocidad ferroviaria", a FEDEA, Documento de Trabajo 2015-02.
- FERRMED (2015); *Para que la interoperabilidad ferroviaria del Corredor Mediterráneo sea una realidad a corto plazo.*
- PEMB (2009): *Reconeixement del potencial logístic de la Regió Metropolitana de Barcelona.*
- Tremosa, R. (2007), *Catalunya serà logística o no serà*, Tres i Quatre.