

Intervención Federico Félix, Presidente de ProAVE en la
rueda de prensa “Claves para entender el Corredor
Mediterráneo”

Fundación
PRO AVE



17 de julio de 2013

1. AGRADECER RESPUESTA A LA CONVOCATORIA

2. AGRADECER LA PRESENCIA DE:

- a. Vicente Boluda, Presidente de AVE
- b. Rafael Aznar, Presidente de la APV
- c. Emilio Orta, Presidente de AVIA
- d. Joan Mir, Director General de ANECOOP
- e. Vicente Bordils, Presidente del Comité de Gestión de Cítricos
- f. Joaquin Ballester, Presidente de Martinavarro

Especial mención de los presidentes de los puertos de Alicante y Castellón y responsables de la Ford, que querían haber estado aquí pero que compromisos previos se lo han impedido, pero que nos han transmitido su apoyo total.

Y podrían ser muchos más, pero por espacio no es posible y queríamos tener una representación de puertos, exportadores agroalimentarios y del automóvil, principales sectores usuarios del corredor.

Siempre lo hemos dicho: lo que mueve a ProAVE a “pelear” por las infraestructuras es que nuestra sociedad nos dé el mandato y exista una necesidad.

Y en este caso tenemos el apoyo y el empuje del mundo empresarial y de la sociedad civil para mantener la reivindicación de una infraestructura clave.

3. EL CORREDOR EL PROYECTO MÁS IMPORTANTE DE CUANTOS HAY EN MARCHA EN NUESTRO PAÍS

Cuando hablamos del corredor no hablamos sólo de una infraestructura. Hablamos de:

- a. Palanca de competitividad
- b. Impulso a nuestro tejido productivo
- c. Logística
- d. Geoestrategia
- e. Empleo

4. LA IMPORTANCIA DE QUE LA SOCIEDAD CIVIL CONTINÚE REIVINDICANDO UNA INFRAESTRUCTURA CLAVE PARA NUESTRA ECONOMÍA Y PARA NUESTROS SECTORES EXPORTADORES

Lo he dicho antes y lo reitero: a nosotros nos mueve la sociedad y es ésta la que, como está haciendo, debe asumir la reivindicación de la infraestructura e interiorizar su relevancia para nuestro presente y futuro como propia.

Y por suerte, con mucho trabajo, hemos conseguido unidad en este proyecto tanto dentro de nuestra comunidad (puertos, cámaras, patronales, universidades, sindicatos, colegios profesionales, Generalitat y grupos políticos, etc.), como fuera, empezando por las comunidades autónomas del este peninsular, pasando por el Gobierno de España y acabando en las instituciones europeas.

5. ALGUNAS CLAVES PARA ENTENDER EL CORREDOR Y SU FUNCIÓN

De forma breve voy a plantear 7 asuntos, sobre todo para aclarar algunas dudas que han surgido últimamente con respecto al proyecto, su ejecución y su utilidad.

Cuando gracias al ingenio, y a la falta de presupuesto, desde la Consellería tuvieron el acierto de plantear una alternativa temporal, el tercer carril, ya tuvimos que realizar una ardua labor de convencimiento de que lo mejor muchas veces es enemigo de lo posible.

Desde ProAVE no renunciamos al gran corredor pero gracias a la Conselleria de Infraestructuras, al respaldo del Ministerio de Fomento y al empuje de la sociedad civil, en 2015 Castellón y Valencia y en 2016 Alicante, estarán conectados en ancho europeo.

Y es precisamente sobre ello y sobre las dudas que se están sembrando al respecto, por lo que les hemos decidido convocar, para tratar de aclarar algunos aspectos y, sobretodo, para seguir impulsando el proyecto.

Yendo a las preguntas:

a. ¿cuál es la finalidad fundamental del corredor mediterráneo?

Conseguir un transporte rápido, barato, seguro y con bajo impacto ambiental para las mercancías del arco mediterráneo español que se exportan a Europa, así como canalizar parte del tráfico entre Asia y el centro y norte de Europa, que hoy discurre por vía marítima.

El corredor permitirá acortar los tiempos de desplazamiento de dichas mercancías y salvar el problema de congestión que hoy sufren las áreas portuarias del norte de Europa.

Se impulsará la actividad de los puertos españoles del mediterráneo, especialmente los transoceánicos, como el de Valencia, se potenciará el tráfico con el Magreb y se frenará la congestión de nuestras carreteras.

b. ¿estimulará la actividad económica del arco mediterráneo?

Sí.

Imprimirá un impulso económico al área por varios conductos:

- a) Mejorando la accesibilidad de las mercancías producidas en este territorio, abaratando los costes, reduciendo los tiempos e incrementando la seguridad de los envíos, lo que supone una sensible mejora de la competitividad de la producción.
- b) Incrementando la actividad portuaria e impulsando las actividades logísticas, de seguros y servicios que giran en torno a una gran plataforma logística.
- c) Lo anterior impulsará la atracción de nuevas empresas para aprovechar las nuevas ventajas del territorio.

c. ¿afecta la decisión del gobierno francés de no extender la alta velocidad ferroviaria a la frontera francesa?

Ni directa ni indirectamente impide aprovechar las ventajas del corredor mediterráneo, al menos a medio plazo, por los siguientes motivos:

- a) En primer lugar porque el principal beneficio económico del corredor lo proporciona el tráfico de mercancías.
- b) En segundo término porque la actual red ferroviaria francesa está significativamente subutilizada en el tramo en el que no se va a implantar la alta velocidad.
- c) Por último, porque la alta velocidad sólo es competitiva en relación con otros medios de transporte entre los 200 y 500 kilómetros.

d. ¿dónde se sitúa el problema para el pleno aprovechamiento del potencial de desarrollo económico del corredor mediterráneo?

Más que un problema estamos hablando de un reto: el de desarrollar el ancho europeo en la parte española en los plazos establecidos.

e. ¿qué es necesario hacer en el corto y medio plazo?

Implantar el ancho estándar.

Cuando las previsiones de crecimiento de tráfico en cada uno de los distintos tramos lo aconsejen habrá que planificar con tiempo la separación de los tráficos de mercancías y pasajeros.

f. ¿puede el gobierno francés estrangular el desarrollo a largo plazo del corredor mediterráneo?

Si las expectativas que despierta el corredor mediterráneo se hacen realidad, se crearán los argumentos necesarios para que el gobierno francés, o en su caso las autoridades comunitarias, hagan las inversiones necesarias para eliminar los estrangulamientos que surjan.

Para anticiparse a posibles problemas es fundamental la gobernanza supraestatal que propugna la Unión Europea y en la que hay que insistir a todos los niveles.

g. ¿quién debe llevar la iniciativa y actuar de forma decidida?

El gobierno español y los valencianos, los principales interesados.

El gobierno español debe llevar la iniciativa con una política de infraestructuras clara y selectiva y, en paralelo, actuando en Bruselas para obtener financiación y superar obstáculos externos a un proyecto europeo estratégico.

Los valencianos, las fuerzas políticas y la sociedad civil, deben presionar para que el corredor se desarrolle en tiempo y forma y el gobierno actúe cuando sea necesario.

Además debemos actuar en otros frentes, como la regulación de títulos, acreditaciones y homologación de maquinistas, así como el de la gestión y seguimiento de las mercancías transportadas.