

## Espanya aposta pel seu mercat intern i deixa en l'aire la connexió de mercaderies amb Europa

**Els experts critiquen a Alacant el centralisme espanyol i reclamen el corredor mediterrani per a 'superar l'obsolescència de la xarxa radial de ferrocarrils' i convertir-la en una xarxa europea.**

L'economista Germà Bel, el geògraf Josep Vicent Boira, el catedràtic d'Història Econòmica, Xavier Vidal, el rector de la Universitat d'Alacant, Ignacio Jimenez Raneda i el periodista Josep Maria Perea han analitzat a Alacant les infraestructures ferroviàries en un debat organitzat per la Xarxa Vives d'Universitats i la Universitat d'Alacant.



Davant un centenar de persones, el debat ha analitzat la situació de les infraestructures ferroviàries, la seua història i la política del govern espanyol vers el corredor ferroviari de mercaderies. Les diferents intervencions han coincidit en assenyalar la importància de la infraestructura per a l'economia valenciana, però també els entrebancs que troba des del govern central que aposta clarament pel corredor central que aniria des d'Algesires a Madrid.

L'economista de les Cases d'Alcanar, Germà Bel, ha explicat que 'és impossible que Europa es crega les inversions espanyoles en infraestructures' quan la ministra Ana Pastor vota en contra del corredor mediterrani enfront de la resta de països de la Unió -26 vots contra 1- i ha assenyalat que Espanya 'no fa política de transports sinó que es dedica a fer construcció nacional'. Segons Bel, 'és difícil que a Europa entenguen que per a Espanya la prioritat siga un corredor -el central- que només suposa un 4 per cent del trànsit de mercaderies, enfront del mediterrani que n' aglutina el 60 per cent'.

L'economista ha posat com a exemple l'argument del director del port d'Algesires quan el que defensa és 'una millor connexió al mercat de Madrid' i no amb Europa, i ha pronosticat que als pressupostos espanyols seguirà apareixent l'AVE de viatgers com a prioritat en lloc dels corredors de mercaderies i en contra dels postulats de la Unió Europea que aposta pel transport aeri per a les persones i el ferroviari per a les mercaderies. Per a Bel, que Espanya es presente davant Europa 'no amb un, ni dos... sinó amb tres corredors prioritaris -el central, l'atlàntic i el mediterrani- vol dir que cap no és prioritari'.

El debat també ha analitzat la situació de les infraestructures ferroviàries d'Alacant i del País Valencià des d'una perspectiva històrica on el catedràtic Xavier Vidal ha explicat que inicialment el que es creà és una xarxa radial de connexió entre Madrid i els ports perifèrics, una situació que deixa una xarxa obsoleta i que ara necessita 'un cost d'oportunitat molt elevats per a resoldre els problemes adquirits del passat' per a superar 'l'eix radial de més de 150 anys i transformar-lo en una xarxa europea'. En aquesta línia, Josep Vicent Boira apunta que 'la xarxa ferroviària sempre s'ha fet des de la percepció de la meseta' i cita a Azorín com a exemple d'una altra visió d'Espanya quan l'any 1924, en el seu discurs d'entrada a la Real Academia Española de la llengua diu que 'de alguna manera, Cataluña es Valencia y también Alicante', el que el geògraf considera com una manera de parlar de l'actual 'eix mediterrani' i és que Boira reclama als valencians 'eixir-se de la geometria única radial que ens ha vingut imposada', per a defensar altres visions, com la que defensa l'articulació de l'arc mediterrani des de les 'necessitats del territori' i apostant per un nou concepte que suposaria passar de les 'infraestructures a les intraestructures'.

Xavier Vidal ha explicat que 'mai no ha existit cap planificació ferroviària de competències ferroviàries autonòmiques' i ha destacat el canvi que s'ha produït els darrers temps en els empresaris valencians que ara 'sí que tenen una visió de País Valencià' a l'hora de defensar i pressionar el Govern perquè aposte pel corredor mediterrani. El periodista Josep Maria Perea, per la seua banda, ha apuntat la importància del corredor mediterrani per a vertebrar l'arc mediterrani i recorda que la línia ferroviària entre Alacant i La Encina va ser la darrera en electrificar-se de tot l'estat, d'això ja fa anys, i encara queda per electrificar la connexió Alacant-Elx-Múrcia.

L'Alta Velocitat també ha estat un dels protagonistes del debat, tant per la seua concepció radial des de Madrid com pel fet que, segons Bel, 'l'alta velocitat desvertebra el territori i crea efecte túnel, com molt bé saben a França o al Japó'.