

## EL TEMA DE LA SEMANA

# Andalucía podría cambiar su modelo productivo

*Completar el Corredor Mediterráneo sería un verdadero espaldarazo para la región, tanto en términos económicos como en relación a la vertebración de territorios*

CRISTINA RUIZ

Andalucía es la región más meridional del país más al sur de la Europa continental, una situación geográfica que condiciona en gran medida su conexión con el corazón de Europa. En este sentido, unas infraestructuras de calidad resultarían imprescindibles para acortar distancias, especialmente desde el punto de vista logístico. Por ello, completar el Corredor Mediterráneo sería un verdadero espaldarazo para la región, no sólo en términos económicos, sino también de vertebración de territorios y cohesión social.

El transporte marítimo es la principal vía de comercio internacional en España. Casi el 75% de las mercancías que llegan a nuestro país se reciben en puertos, muy por encima de la media de la UE, donde el total transportado apenas supera el 50%. Y se da la circunstancia de que Andalucía acoge en su territorio, precisamente, el mayor puerto español por tráfico de mercancías: Algeciras. De hecho, en 2016, por las instalaciones del puerto gaditano pasaron más de 100 millones de toneladas, un tráfico alcanzado por pocos centros marítimos, y que sitúa a Algeciras en el mismo nivel que Róterdam, en Holanda; Amberes, en Bélgica, o Hamburgo, en Alemania.

Además, Algeciras se puede convertir así en el gran centro de comercio internacional de la UE, sobre todo si se tienen en



El corredor «acercaría» Andalucía a Europa

cuenta las previsiones comunitarias, que apuntan a que el tráfico entre Europa y el Norte de África se incrementará un 50% en la próxima década. Sin embargo, su importancia desde el punto de vista logístico va más allá, si se tiene en cuenta que Andalucía es también la puerta de entrada del mercado

americano. Así, gracias al Corredor Mediterráneo se uniría Algeciras con el centro de Europa, pasando por el sur de Francia, norte de Italia, Eslovenia, Hungría, y hasta el límite con Ucrania.

Unas infraestructuras ferroviarias de primer nivel facilitarían mucho la transición de

toda esta mercadería hacia los distintos puntos del continente, lo que se traduciría en desarrollo y creación de riqueza en una de las comunidades con mayor desempleo de España, que necesita cambiar su modelo productivo. Además, el Corredor Mediterráneo convertirá Antequera, en Málaga, en el gran centro de distribución de Andalucía, al beneficiarse tanto del Corredor Central como del Mediterráneo. Por no hablar del impulso que se daría a una provincia como Almería, una de las grandes perjudicadas, junto a Murcia, del retraso en el Corredor. Almería, el mayor exportador hortícola de España, no tiene AVE a Madrid, ni se le espera. El resultado de esta carencia: siete horas de viaje a la capital y 14 a Barcelona.

A algunos almerienses les cuesta lo mismo producir una lechuga que transportarla, por lo que esperan como agua de mayo ese abaratamiento del 25% de los costes de transporte ferroviario que permitiría el Corredor. En este sentido, el presidente de Ferrmed señala que este eje ferroviario ampliaría los mercados de la producción agroalimentaria, una industria que requiere unas condiciones de transporte para las que el ferroviario es claramente mejor que el de por carretera. Asimismo, sostiene que hay consumidores en países escandinavos que preguntan por la huella de carbono del transporte. «Si les dices que van en camión, no quieren los productos. Sólo los admiten por ferrocarril o por barco. Y como por barco tardan demasiado tiempo...».



El Ministro de Fomento, Iñigo de la Serna

**Algeciras tendría posibilidades de convertirse en el principal centro de comercio internacional de la Unión Europea**

## Un impulso al turismo

El sector del turismo ha estado más activo en reivindicar la conexión de la Alta Velocidad con los grandes aeropuertos (Barajas, El Prat) que funcionan como «hubs» del turismo internacional que visita España que el Corredor Mediterráneo, donde han sido más activos otros sectores de la economía nacional, para los que las oportunidades que ofrece esta infraestructura son extraordinariamente importantes.

El transporte es la condición sine qua non del turismo. La disponibilidad de modernas infraestructuras de transporte representa uno de los factores que, a pesar de las deficiencias en otros aspectos, han colocado a España en el primer lugar de la competitividad turística mundial.

Quizás la falta de protagonismo del sector turístico en reivindicar el Corredor Mediterráneo se deba a la relativa escasa importancia que tiene el ferrocarril como medio de transporte de los turistas que vienen desde los mercados emisores exteriores. Aun así, el turismo internacional que nos llega por tren merece un gran aprecio, ya que fundamentalmente son jóvenes interesados por la cultura y la forma de vida españolas que, sin duda, volverán a visitarnos acompañados de sus familias en el futuro.

El Corredor Mediterráneo incrementará esta corriente turística internacional que nos llega por tren. Sin embargo, su potencialidad se refiere especialmente al turismo interior. La experiencia de las ciudades que se han visto unidas por AVE pone de manifiesto que la Alta Velocidad es un multiplicador del turismo interior de punto a punto y para estancias cortas. No es una casualidad que Castilla y León se haya unido a Andalucía, Cataluña y Valencia, todas ellas servidas por la Alta Velocidad, como uno de los destinos más visitados por los turistas españoles en 2016. Para este tipo de turismo el tren de Alta Velocidad tiene considerables ventajas sobre otros medios de transporte: rapidez, puntualidad, comodidad, frecuencias, llegada al centro de la ciudad...

El viaje de negocios es también turismo y la disponibilidad de un medio de transporte de estas características a lo largo de algunas de las regiones más dinámicas económicamente hablando multiplicará este tipo de trayectos y las relaciones productivas y comerciales entre sus sectores económicos.

Por todo ello, el turístico ha de unirse con entusiasmo a las voces de los demás sectores económicos de las regiones del Corredor Mediterráneo. En el convencimiento, además, de que esta infraestructura será altamente beneficiosa para el conjunto de la economía española.

GERMÁN PORRAS OLALLA

Secretario General de la Mesa del Turismo

