

## CORREDOR MEDITERRANI IV

En aquest món en procés de mundialització, un dels aspectes més visibles, són els transports. Per mar circulen el 90% de les mercaderies entre continents, per carretera, ferrocarrils i avions el resta.

El 21 de Juliol de 1904 es va inaugurar el ferrocarril transsiberià de 9288 Km que uneix Moscó (es a dir Europa del Est) i el port de Vladivostok (Mar del Japó). Rússia exporta el 3% dels seus productes a través d'aquesta línia, i també connecta amb un ramal fins a Pekín i un altre per Manchuria fins la frontera de Corea del Nord.

La construcció del transsiberià va fer possible la creació de 30 ciutats i assentaments de població a lo llarg d'aquest gran espai. També la construcció del port de Vladivostok amb una gran base naval que connecta amb el grans ports del Pacífic i Extrem Orient.

El trajecte d'aquesta línia es fa en 6 dies, i actualment hi han combois que el fan en 3 dies. Fins a la construcció d'aquesta línia, la més llarga construïda era del transpacífic de EEUU, que uneix la costa atlàntica amb la del pacífic en Califòrnia. Aquesta línia amb els mateixos resultats de la creació de poblacions i de transport de mercaderies i viatgers.

Actualment la Xina té el projecte de la construcció d'una línia de Ferrocarril nova des de Xina (seguint la antiga ruta de La Seda) asta els ports del mar d'Aràbia, a través del Pakistan

La construcció del Corredor Mediterràni a l'estat espanyol, comporta d'unió per via ferrada la gran distància que hui ha entre Huelva i Estocolm, al llarg de tota Europa Atlàntica i també a l'Europa del Est per connexions transversals. Aquesta línia seria una de les importants del sistema a nivells continentals.

Però que significa en un món globalitzat l'existència de la línia europea? En primer lloc el important subministre d'aliments des de el camps de cultius mediterranis a terres més fredes i menys productives del Nord del continent, per tant més temps de producció a causa del clima mediterrani. Un altre afegit seria la qualitat dels productes transportats, ja que en un dia de transport arribarien als seus mercats i finalment uns preus més sostenibles per als productors d'origen. I no em de menystenir la seguretat del subministre d'aliments que representa el seu servei en un món cada

cop mes convulsionant.

Els llocs de treball que podrien ser centenars o pot ser milers, que es farien en la construcció del corredor, de manteniment, de serveis, amb l'ampliació de circuits transversal al llarg de la via principal i iniciatives de tots tipus, al llarg de tot el perímetre del traçat, tant a la península com a tota Europa.

Es important subratllar d'importància de la connexió del corredor amb els ports de la Mediterrània, ja que aquest son el punt d'arribada dels grans contenidors procedents d'Àsia, Austràlia/Nova Zelanda i Àfrica. Per lo que els ports han de ser dotats de instal·lacions adequades a aquest menester. (Al port de Barcelona ja fa 2 anys que es varen construir unes grues al efecte, en capital xinès i a la fàbrica Ford d'Almussafes s'han fet inversions en estructures, per enviar pel corredor els vehicles que fabriquen per la via a tota Europa, entre d'altres).

La construcció de una línia de ferrocarril de d'importància del Corredor Mediterrani, connectada a la línia europea de transport requereix la contribució de un univers variable de coneixements que van des de l'imprescindible ma d'obra, a enginyers, arquitectes, tècnics de tots tipus, geògrafs, urbanistes, tècnics de medi ambient, i professionals de l'electrònica, mecànica, electricitat, automatismes, fusters, fontaners, cuiners, personal administratiu i tècnic, assessories legals, municipals, territorials i nacionals, instruments financers i polítics, de relacions amb l'Anió Europea, Universitats i un llarg etc.

JUSTICIA I PAU SANT JUST D.