



Informe Media.cat

**El Corredor Mediterrani  
a la premsa catalana  
i valenciana**

Novembre 2010

# Informe Media.cat

## El Corredor Mediterrani a la premsa catalana i valenciana

Gemma Garcia Fàbrega

Carlos Castro García



Media.cat



Introducció.....	2
Objectius .....	4
<b>1. Metodologia .....</b>	<b>5</b>
1.1. Metodologia.....	6
1.1.1. Període analitzat .....	6
1.1.2. Marc actualitat .....	7
1.1.3. Desenvolupament de la metodologia.....	7
<b>2. Punts clau .....</b>	<b>8</b>
2.1. Presència del Corredor .....	9
2.2. Fonts citades en notícies/reportatges .....	10
2.3. Entrevistats i opinadors .....	11
2.4. Argumentari.....	12
<b>3. Anàlisi quantitativa .....</b>	<b>13</b>
3.1. Perspectiva general.....	14
3.1.1. Peces publicades per mes .....	14
3.1.2. Peces publicades segons gènere periodístic.....	15
3.1.3. Peces publicades segons diari.....	15
3.1.1. Peces segons el protagonisme del corredor.....	16
3.2. Fonts .....	18
3.2.1. Fonts consultades en el total de les peces .....	18
3.2.2. Fonts citades en notícies/reportatges .....	18
3.3. Entrevistats i opinadors .....	19
3.4. Argumentari en defensa del Corredor .....	20
<b>4. Anàlisi qualitativa .....</b>	<b>21</b>
4.1. Definició.....	22
4.2. Notícies/reportatges. Quan el corredor és protagonista.....	23
4.2.1. Qui/Què genera notícia .....	23
4.2.2. Fonts .....	25
4.2.3. Marc territorial .....	31
4.2.4. Argumentari.....	33
4.3. Notícies/reportatges. Quan el corredor no és protagonista.....	38
4.4. Articles d'opinió .....	40
4.5. Entrevistes.....	42
4.6. Editorials.....	43
<b>5. Conclusions .....</b>	<b>44</b>
5.1. Conclusions.....	45

A principis del segle XX, el Corredor Mediterrani ja va ser plantejat per polítics i economistes. Personalitats polítiques dels anys trenta, com Ignasi Villalonga o Luis Lucia, i economistes com Roma Perpinyà Grau ja defensaven la connexió ferroviària, amb ample de via europeu, en aquells moments amb un traçat que anava des del port de València fins a la frontera francesa, passant pel port i la ciutat de Barcelona.

El Corredor Mediterrani coincideix, en gran part, amb l'antiga Via Augusta, un eix creat durant l'època romana per facilitar el moviment dels seus exèrcits, però també per connectar els ports romans, com ara Tarraco i Gades, entre ells. Tot i que històricament ha estat considerada una àrea geogràfica que transcorre tot al llarg del mar Mediterrani, d'uns anys ençà ha passat a designar el traçat de la infraestructura ferroviària de mercaderies i passatgers d'alta velocitat i ample europeu que hauria d'enllaçar tota la costa mediterrània peninsular amb la resta d'Europa. Per tant, el seu traçat està previst que transcorri al llarg de les actuals comunitats autònomes d'Andalusia, Múrcia, País Valencià i Catalunya. A més de Corredor Mediterrani, s'han emprat altres termes per denominar-lo, com ara Arc Mediterrani o Eix Mediterrani.

La necessitat d'articular el Corredor Mediterrani de mercaderies ha pres força des de que el 2003 va quedar descartat com a infraestructura prioritària de la Xarxa Transeuropea de Transports. El Partit Popular, que governava aleshores a l'Estat espanyol, i amb Loyola de Palacio com a comissària d'Energia i Transport, va proposar un altre traçat, l'anomenada Travessia Central dels Pirineus (TCP), que passa per Madrid i Aragó, venint des d'Algecires. L'anomenada Xarxa Transeuropea de Transports defineix les prioritats de la Unió Europea i en determina l'ajuda financera. Després de l'arraconament polític del Corredor Mediterrani, es va consolidar una associació empresarial en defensa d'aquest traçat anomenada Ferrmed, amb seu a Barcelona. Aquesta iniciativa del món empresarial ha estat un important lobby de pressió per aconseguir que el Govern del PSOE prioritzés el Corredor Mediterrani a la trobada de ministres de Transport el passat mes juny de 2010 a Saragossa, que va servir per redefinir les xarxes europees. L'anunci d'aquest esdeveniment va augmentar considerablement el volum d'informació dedicat a aquesta infraestructura als mitjans de comunicació.

La importància del Corredor Mediterrani està determinada pel pes econòmic de les àrees que travessa, especialment Catalunya i el País Valencià. Per aquesta raó, tant la premsa catalana com la valenciana li han dedicat una especial atenció i, fins i tot, han creat aliances. El diari valencià *Las Provincias* i el barceloní *La Vanguardia* van engegar de manera conjunta la publicació del *Observatorio del eje mediterráneo*, que va efectuar un seguiment informatiu de tot allò que afecta al corredor.

L'informe pretén analitzar el tractament informatiu i d'opinió que ha rebut el Corredor Mediterrani en la premsa escrita catalana i valenciana. Aquesta cobertura ha estat condicionada, en gran mesura, per esdeveniments puntuals, com ara els actes organitzats per entitats empresarials i/o polítiques. En aquest sentit, destaca la trobada de ministres europeus de Transport a Saragossa, ja esmentada. Així, el dossier pretén aportar dades sobre el grau de cobertura que s'ha generat entorn a la infraestructura, el grau de profunditat de la informació

publicada, així com detectar quins han estat els actors que han defensat el Corredor Mediterrani i els arguments utilitzats en aquesta defensa.

Traçat del Corredor Mediterrani



La motivació principal d'aquest informe és analitzar de manera qualitativa el discurs al voltant de la infraestructura viària d'alta velocitat i d'amplada internacional que ha de circular al llarg de la costa mediterrània de l'Estat espanyol i fins a la frontera francesa de La Jonquera-El Pertús. L'objecte d'estudi és la premsa diària editada al País Valencià i a Catalunya, així com el setmanari El Temps, que s'edita a València però engloba tots els territoris de parla catalana. L'informe comprèn els sis primers mesos de 2010, període en el qual s'han publicat 388 peces sobre el Corredor, que inclouen notícies, reportatges, articles d'opinió, editorials i entrevistes.

Els objectius a assolir són:

- Mesurar el grau de presència del Corredor als mitjans.
- Detectar què/qui genera la informació.
- Identificar i classificar les fonts que citen els mitjans.
- Assenyalar els marcs territorials al voltant del Corredor.
- Conèixer l'argumentari en defensa del Corredor.



# 1. Metodologia

### Tipus d'anàlisi

Quantitativa i qualitativa

### Objecte d'anàlisi

Peces en les quals s'esmenta el Corredor Mediterrani a la premsa escrita.

### Mitjans

Les capçaleres diàries més venudes a Catalunya i el País Valencià (s'exclouen les edicions per aquests dos territoris dels diaris amb seu principal a Madrid):

#### Catalunya

*La Vanguardia, El Periódico, Avui* (editats a Barcelona)  
*El Punt, Diari de Girona* (editats a Girona)  
*Segre, La Mañana* (editats a Lleida)  
*Diari de Tarragona* (editat a Tarragona)  
*Regió7* (editat a Manresa)  
*Diari de Sabadell* (editat a Sabadell)  
*Diari de Terrassa* (editat a Terrassa)  
*El 9Nou* (bisetmanal, editat a Vic).

#### País Valencià

*Levante, Las Provincias* (editats a València)  
*La Información* (editat a Alacant)  
*Mediterráneo* (editat a Castelló)

A més, s'ha afegit a l'estudi el setmanari *El Temps*, editat a València, però que es distribueix a ambdós territoris i ha realitzat un seguiment intens sobre aquesta temàtica.

### Període

De l'1 de gener al 30 de juny 2010

### Gèneres

Notícies/reportatges<sup>1</sup>, entrevistes, articles d'opinió i editorials.

### 1.1.1. Període analitzat

El període analitzat en aquest informe comprèn del dia 1 de gener al 30 de juny de 2010, ambdós inclosos. En aquest període, es van publicar 388 articles que fan referència al Corredor Mediterrani als mitjans escrits esmentats de Catalunya i el País Valencià (*La Vanguardia, El Periódico, Levante, Las Provincias, Avui, La Información, El Punt, Segre, Diari de Tarragona, Mediterráneo, Diari de Girona, Regió7, Diari de Sabadell, La Mañana, Diari de Terrassa, El 9Nou* i *El Temps*). En aquests sis mesos, el Corredor ha estat en major o menor mesura present en l'agenda informativa dels diaris analitzats (vegeu *Peces publicades per mes*, pàgina 14).

---

<sup>1</sup> La tipologia de notícies inclou també aquells articles més areportatjats o acronicats.

## **1.1.2. Marc actualitat**

El període analitzat està marcat per la cimera celebrada pels ministres de Transport de la Unió Europea durant el mes de juny a Saragossa. Els representants dels 27 tenien com a objectiu fixar els criteris metodològics d'anàlisi per a la revisió de la Xarxa Transeuropea de Transports, on aspira a ser-hi el Corredor Mediterrani. L'esdeveniment va generar al seu voltant un seguit d'actes i manifestos en favor del corredor que van revifar durant les setmanes precedents i posteriors un flux informatiu que fins llavors es caracteritzava per la seva estabilitat. L'Acte de Reconeixement de l'Arc Mediterrani, organitzat a València el mes de maig i en el qual participen agents socials, polítics i econòmics d'arreu dels Països Catalans, n'és l'exponent més clar.

Durant aquest període existeixen diversos ítems que generen informació al voltant del Corredor, com per exemple: la retallada pressupostària que pateix el Ministeri de Foment –degut al context de restriccions econòmiques–, les novetats referents a infraestructures o alguns actes empresarials on es parla el corredor.

## **1.1.3. Desenvolupament de la metodologia**

Mitjançant la recerca de peces pertanyents als diaris analitzats, en els quals s'esmentava el Corredor Mediterrani, s'ha procedit a la seva lectura i estudi. Posteriorment, s'ha elaborat una graella amb diversos paràmetres d'anàlisi per classificar la informació i facilitar la seva traducció en gràfiques.

De cada peça, es té coneixement de:

- dia de publicació
- mitjà on s'ha publicat
- gènere periodístic
- protagonisme del corredor
- definició del concepte
- marc territorial
- marc temàtic
- fonts citades i tipus
- arguments (clau política/clau econòmica)

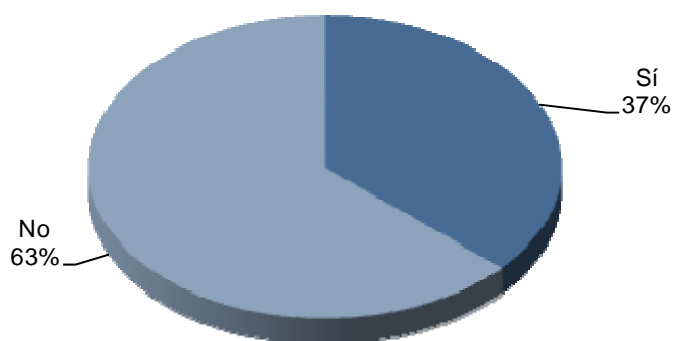


## 2. Punts clau

## 2.1. Presència del Corredor

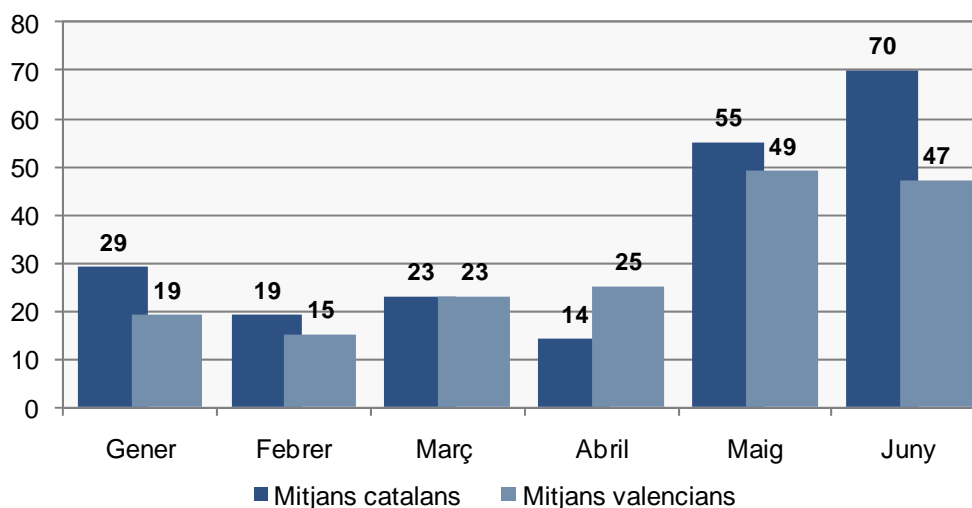
- Tot i la publicació de 388 peces durant els sis mesos analitzats on apareix el Corredor Mediterrani, tan sols en el 37% d'aquestes, aquesta infraestructura n'és protagonista principal. A la resta, s'esmenta en segon pla.

Distribució del total de peces segons el protagonisme del Corredor



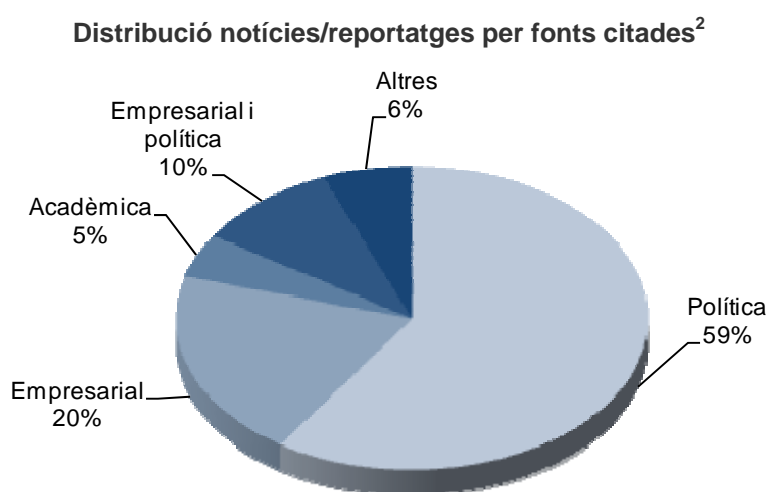
- El setmanari *El Temps* (67% de les seves peces) i el diari *La Vanguardia* (57%) són els mitjans que atorguen més protagonisme al Corredor.
- Durant els mesos de maig i juny de 2010 es concentra el gruix de la informació dedicada al Corredor Mediterrani (57% del total del període analitzat).

Número de peces publicades per mes



## 2.2. Fonts citades en notícies/reportatges

- La totalitat de les fonts que apareixen als mitjans analitzats són favorables al Corredor Mediterrani.
- En la majoria de peces, les fonts polítiques (que apareixen en més del 70% de les peces publicades) tenen assignat més espai. Les segueixen en importància les fonts empresarials i acadèmiques.



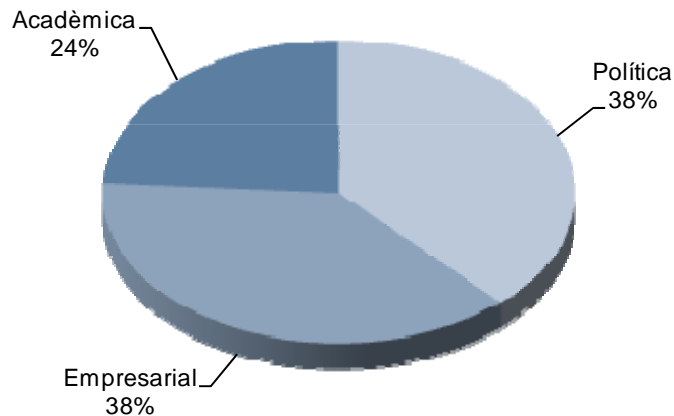
---

<sup>2</sup> La categoria 'Altres' inclou la combinació dels tres tipus de fonts (4%) i les combinacions: Acadèmica-Empresarial (1%) i Acadèmica-Política (1%).

## 2.3. Entrevistats i opinadors

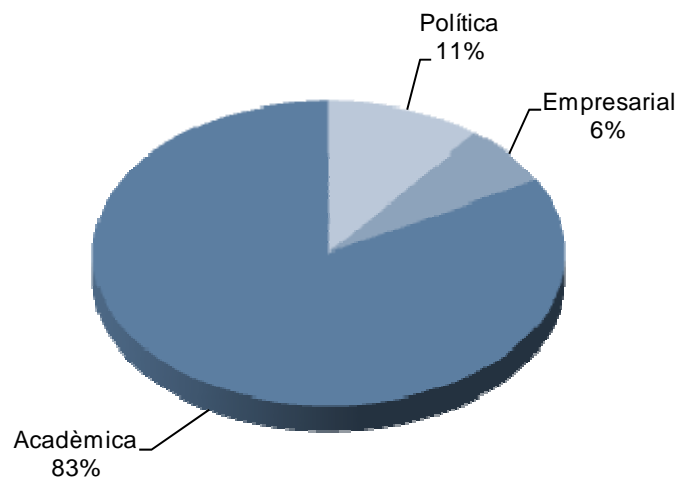
- Totes les entrevistes publicades (13) donen veu a persones favorables al Corredor Mediterrani\*. Principalment, els diaris entrevisten a actors polítics i empresarials (5 i 5).

**Distribució de les entrevistes segons l'àmbit de l'entrevistat<sup>3</sup>**



- D'un total de 47 articles d'opinió, la majoria (39) estan escrits per fonts de l'àmbit acadèmic.

**Distribució dels articles d'opinió segons l'àmbit de l'opinador**



- Totes les editorials publicades (13) mostren un posicionament favorable al Corredor Mediterrani i principalment s'expressen en clau econòmica.

---

<sup>3</sup> L'única entrevista publicada durant el període analitzat on l'entrevistat no és expressament favorable és la publicada al setmanari *El Temps* el 04/05/10 al conseller d'Obres Públiques, Urbanisme i Transport del Govern d'Aragó, Alfonso Vicente, que defensa la complementarietat del Corredor amb la Travessia Central dels Pirineus.

## 2.4. Argumentari

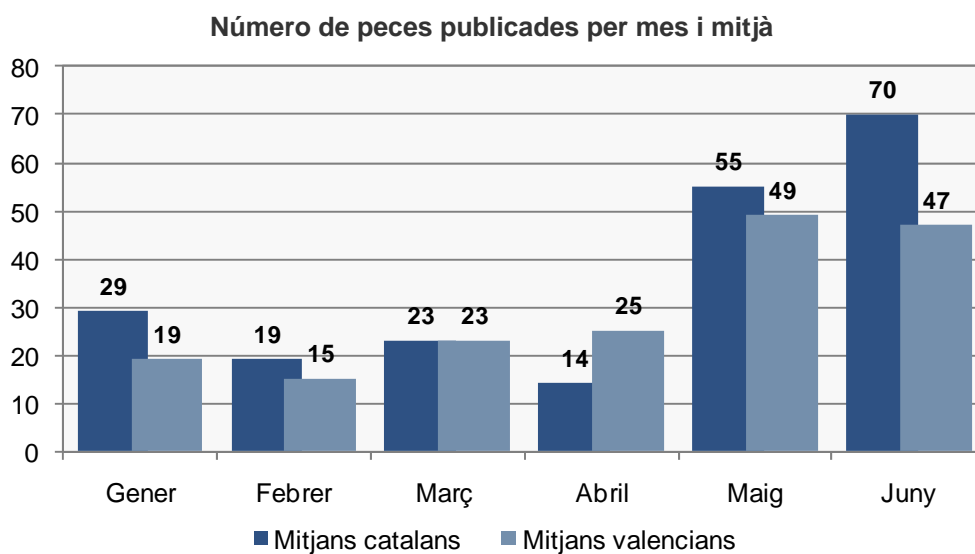
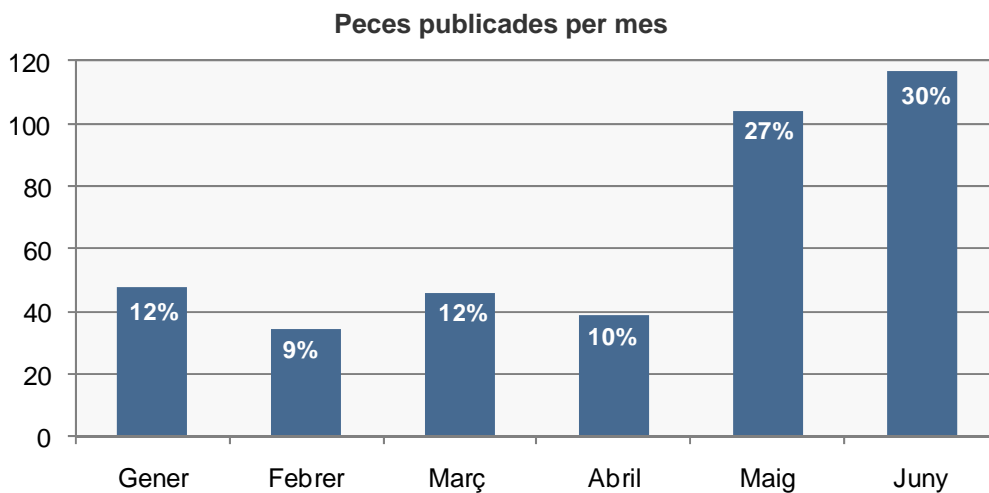
- Majoritàriament les peces publicades ofereixen un argumentari econòmic en defensa del corredor. Es reforcen les fortaleeses de l'àrea per on ha de transcórrer l'eix ferroviari i, alhora, es desenvolupen les potencialitats per l'economia i el mediambient que pot aportar la seva materialització.
- D'altra banda, de les notícies/reportatges on el Corredor és el protagonista principal, únicament el 5% desenvolupa algun argument polític per defensar el Corredor. Bàsicament, es qüestiona la política centralista dels governs espanyols en infraestructures i es valora com una oportunitat per a l'apropament de Catalunya i el País Valencià.
- Alguns diaris prenen la Travessia Central dels Pirineus, com a rival, i desenvolupen l'argumentari a favor del Corredor Mediterrani en constant contraposició a l'altre traçat, a partir de la crítica del primer.



### 3. Anàlisi quantitativa

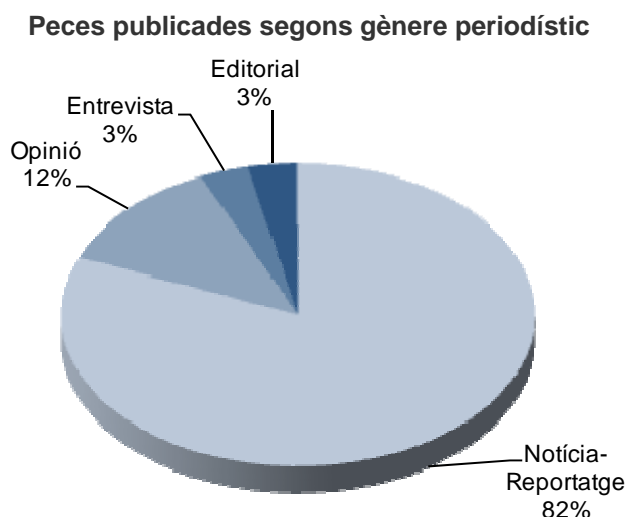
### 3.1.1. Peces publicades per mes

Les 388 peces publicades durant el període analitzat es distribueixen temporalment de manera desigual. La trobada dels ministres de Transport de la Unió Europea (UE) el mes de juny, i els esdeveniments previs en suport del Corredor –com l'Acte de Reconeixement de l'Arc Mediterrani– alteren un flux informatiu que durant els primers quatre mesos de l'any s'havia mantingut estable. Així, el volum d'informacions publicades durant els mesos de maig i juny representa més de la meitat del total de peces (57%). En canvi, gener, febrer, març i abril es mantenen en uns percentatges similars: del 9 al 12%.



### 3.1.2. Peces publicades segons gènere periodístic

L'àmplia majoria de peces publicades durant els primers sis mesos de l'any (82%) són notícies (s'inclouen cròniques i reportatges). Els articles d'opinió representen poc més d'una desena part del total (12%). La presència d'entrevistes i editorials és únicament del 3%, per a cadascun d'aquests gèneres.



### 3.1.3. Peces publicades segons diari

Dels 17 mitjans analitzats, amb diferència, *Las Provincias* és el diari que més peces va publicar sobre el Corredor durant els sis primers mesos de 2010 (un total de 126), seguit d'*El Punt* (63), *La Vanguardia* (40) i el *Diari de Tarragona* (40). Cal destacar que *Las Provincias* i *La Vanguardia* van engegar de manera conjunta el *Observatorio del eje mediterráneo* amb la finalitat de realitzar un seguiment informatiu de tot allò que afecta al Corredor.

*La Vanguardia* i *Levante* són els mitjans que més editorials han dedicat a la temàtica (3). Els segueixen el setmanari *El Temps* (2), el *Diari de Girona* (2), *Las Provincias* (2) i *El Punt* (1). La resta de diaris no en va publicar cap.

Pel que fa als articles d'opinió, *Las Provincias* amb 10 peces, és el diari que més espai dedica aquest gènere periodístic, seguit de *La Vanguardia* (8), *El Punt* (8) i el *Diari de Tarragona* (6). Només cinc diaris (*Segre*, *Mediterráneo*, *Regió7*, *Diari de Sabadell*, *Diari de Terrassa*) no van publicar cap peça opinativa durant els sis mesos analitzats.

Tan sols *La Vanguardia* (3), *l'Avui* (3), *El Temps* (3) i *Las Provincias* (2) i el *Diari de Tarragona* (2) publiquen alguna entrevista amb referències al Corredor Mediterrani.

### Peces publicades per mitjans

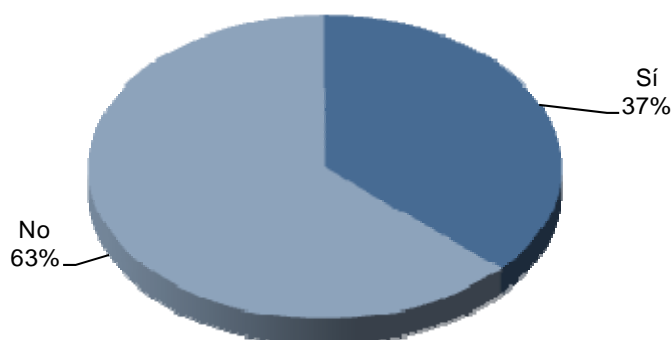
	MITJANS CALATANS		MITJANS VALENCIANS		TOTAL	
	Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%
<i>La Vanguardia</i>	40	19%			40	10%
<i>El Periódico</i>	13	6%			13	3%
<i>Levante</i>			16	9%	16	4%
<i>Las Provincias</i>			126	71%	126	32%
<i>Avui</i>	24	11%			24	6%
<i>La Información</i>			9	5%	9	2%
<i>El Punt</i>	63	30%			63	16%
<i>Segre</i>	1	0%			1	0%
<i>Diari de Tarragona</i>	40	19%			40	10%
<i>Mediterráneo</i>			9	5%	9	2%
<i>Diari de Girona</i>	14	7%			14	4%
<i>Regió7</i>	4	2%			4	1%
<i>Diari de Sabadell</i>	2	1%			2	1%
<i>La Mañana</i>	3	1%			3	1%
<i>Diari de Terrassa</i>	5	2%			5	1%
<i>El 9Nou</i>	1	0%			1	0%
<i>El Temps</i>			18	10%	18	5%
<b>SUMA</b>	<b>210</b>	<b>100%</b>	<b>178</b>	<b>100%</b>	<b>388</b>	<b>100%</b>

### 3.1.1. Peces segons el protagonisme del corredor

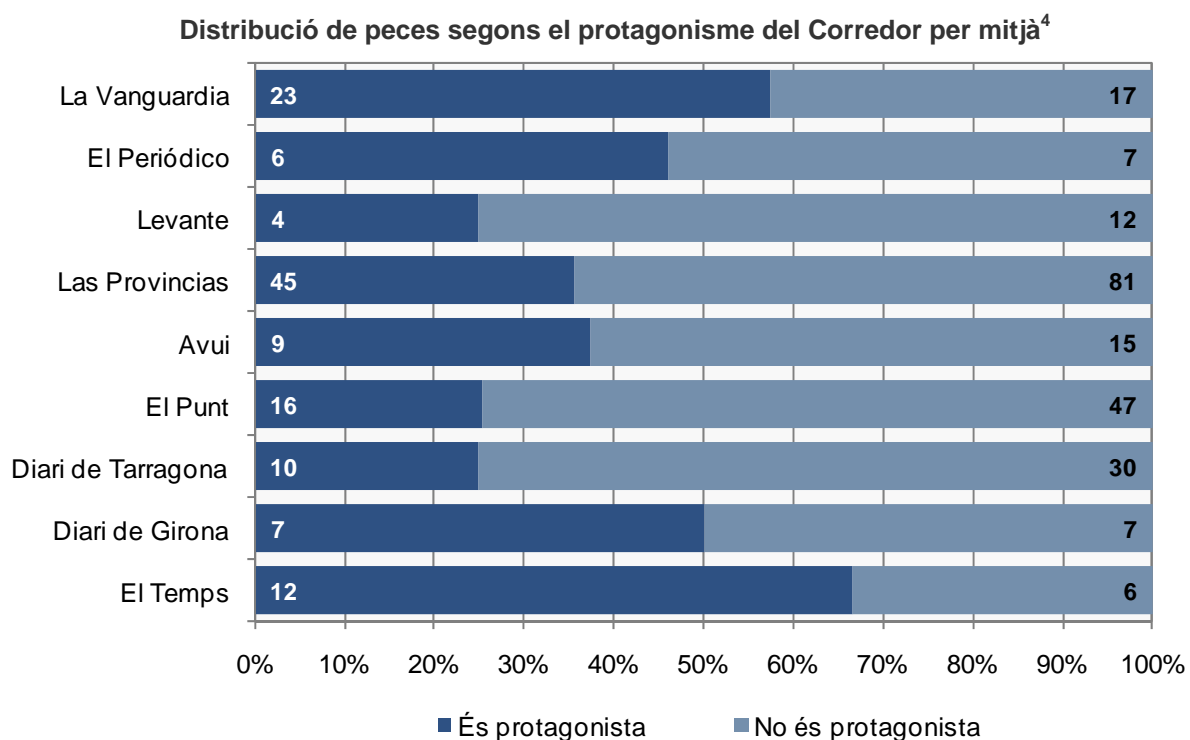
Si analitzem les dades de la gràfica següent, queda palès que el Corredor Mediterrani no és protagonista de la majoria de les peces analitzades. De les 388 peces, el Corredor esdevé tema principal en una de cada tres aproximadament (37%). A les restants, 246 peces (63%), el concepte de Corredor mediterrani hi apareix en un pla secundari.

La proporció és similar entre el mitjans valencians i els catalans. Mentre que el 39% de les peces valencianes tenen el Corredor com a protagonista de la informació, els catalans ho fan en el 35%.

Distribució del total de peces segons el protagonisme del Corredor



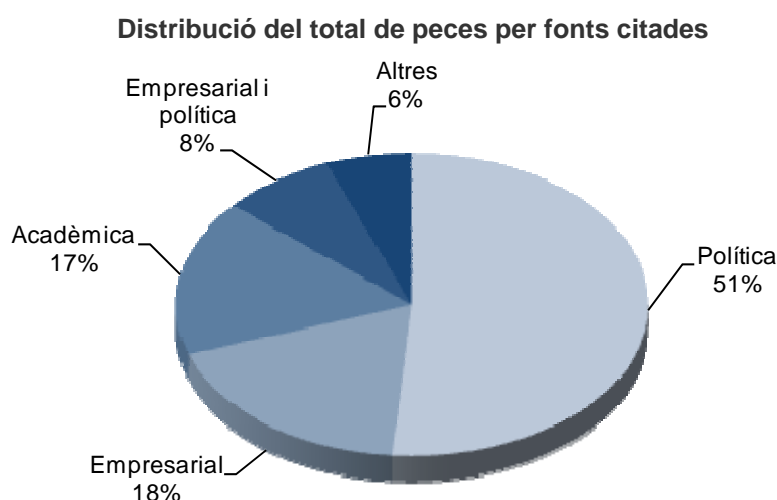
Les dades són especialment significatives pel que fa a la publicació valenciana *Las Provincias*, que tot i publicar el nombre més elevat de peces sobre el tema, tan sols 45 de les 126 tracten aquesta infraestructura com a protagonista. De la resta de mitjans amb més de 10 peces publicades, únicament el setmanari *El Temps* (67%) i *La Vanguardia* (57%) compten amb un percentatge d'articles on el Corredor és protagonista que supera el 50%. Tanmateix, la meitat de les peces del *Diari de Girona* tenen com a informació principal el Corredor.



<sup>4</sup> En aquesta gràfica només es consideren els mitjans que durant els sis mesos analitzats han publicat 10 o més peces.

### 3.2.1. Fonts consultades en el total de les peces

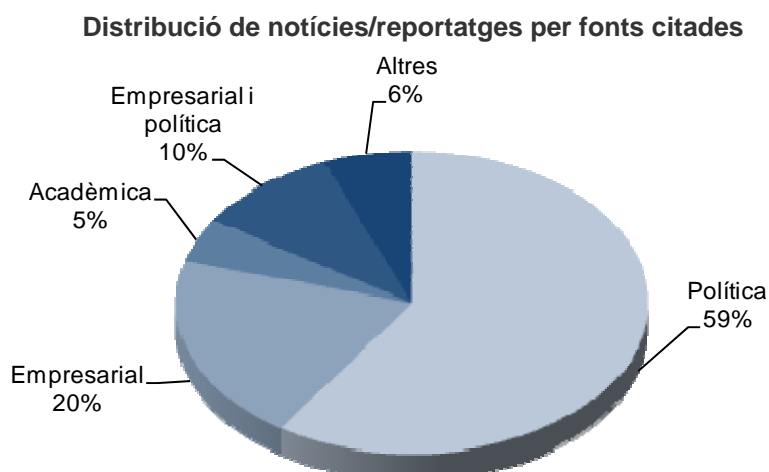
La meitat de les peces publicades només compta amb actors d'àmbit polític com a principal font d'informació. Una cinquena part només cita fonts empresarials (18%) i el 17% únicament dedica espai a fonts d'àmbit acadèmic. La resta de les peces combina més d'un tipus de font, majoritàriament citant fonts empresarials i polítiques (8%).



### 3.2.2. Fonts citades en notícies/reportatges

Les fonts acadèmiques resulten menys representades si prenem únicament les notícies com a objecte d'anàlisi. Aquesta davallada (del 17% al 5%) és fruit d'una major concentració de fonts acadèmiques als articles d'opinió.

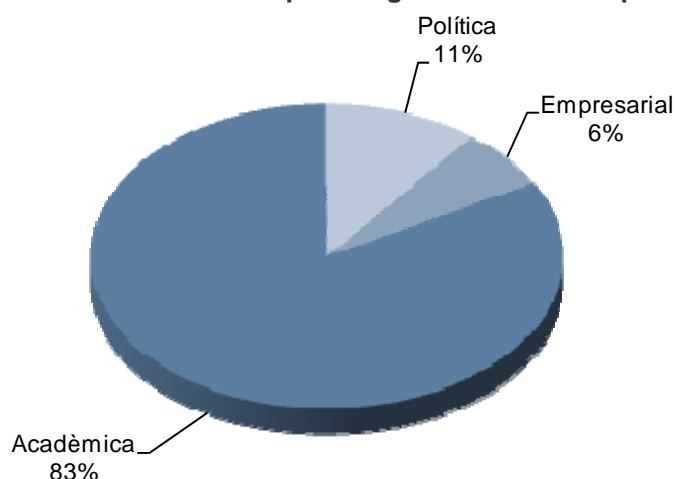
Pel que fa a la resta de les fonts, els percentatges no pateixen variacions substancials.



### 3.3. Entrevistats i opinadors

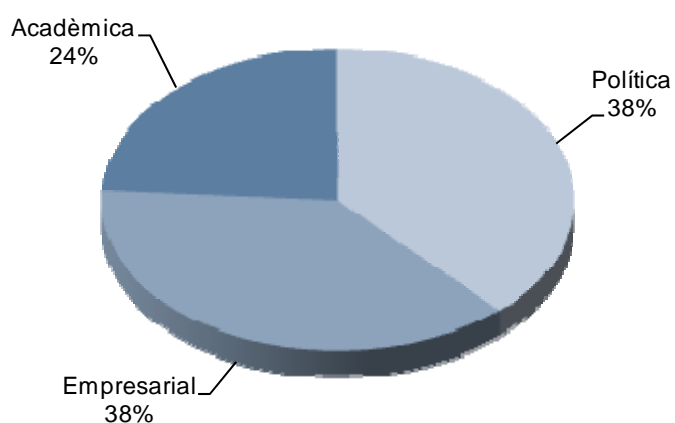
Pel que fa als articles d'opinió, la totalitat (47) estan escrits per persones favorables al Corredor mediterrani, majoritàriament per actors de l'àmbit acadèmic (39 peces) . L'autoria de 5 articles pertany a fonts polítiques i les 3 peces restants a fonts empresarials.

**Distribució dels articles d'opinió segons l'àmbit de l'opinador**



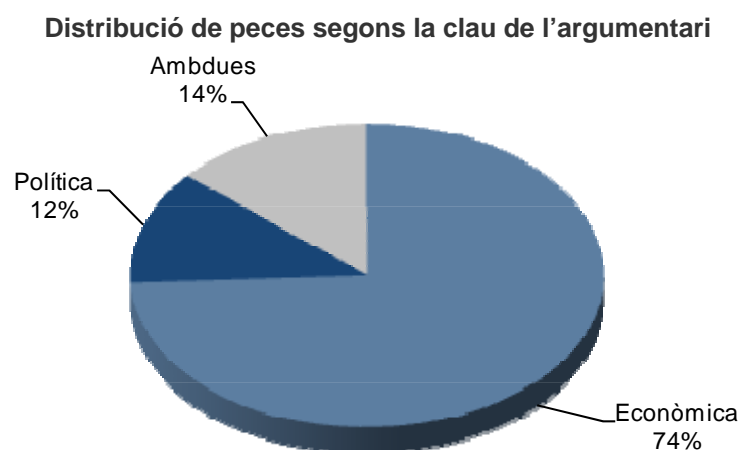
Un total de 13 entrevistes publicades fan alguna referència al Corredor Mediterrani. El diaris entrevisten majoritàriament a actors del sector empresarial (5) i polític (5). Tan sols 3 entrevistats pertanyen a l'àmbit acadèmic.

**Distribució de les entrevistes segons l'àmbit de l'entrevistat**



### 3.4. Argumentari en defensa del Corredor

El 74% de les peces analitzades exposa arguments econòmics per defensar el Corredor Mediterrani. Per tant, l'impuls d'aquesta infraestructura es duu a terme bàsicament en clau econòmica. El 14% de les peces exposen motius tant polítics com econòmics per defensar el corredor i únicament el 12% es basa en argumentacions exclusivament polítiques.



De les 388 peces, 213 no presenten cap argumentari perquè en la majoria, el Corredor Mediterrani no és el protagonista de la informació.



## 4. Anàlisi qualitativa

El concepte Corredor del Mediterrani s'ha emprat d'un temps ençà per designar una àrea geogràfica i politicoeconòmica compresa pel País Valencià i Catalunya. Es tracta d'una zona difosa que apareix al voltant de les àrees d'influència econòmica de València i Barcelona. En un context més ampli, el terme també inclou la seva prolongació cap a Múrcia i Andalusia pel sud i cap a Perpinyà pel nord. Aquestes definicions demostren que la infraestructura ferroviària, objecte del present estudi, ha pres el nom d'una realitat ja existent i amb uns límits determinats. És per aquesta raó que l'ambigüitat en la redacció d'algunes de les informacions analitzades poden conduir a la confusió del lector.

### **Quan el terme defineix la infraestructura:**

A la majoria de mitjans de comunicació, el terme 'Corredor Mediterrani' fa referència a la infraestructura ferroviària.

No obstant, aquesta infraestructura es defineix de manera diferent:

- de mercaderies
- d'ample internacional de mercaderies
- de mercaderies i passatgers
- de mercaderies d'ample internacional
- d'alta velocitat per a passatgers i mercaderies

Per referir-se a la infraestructura, hi ha mitjans de comunicació que empen un altre terme:

- eix mediterrani

“(...) avui es revisa la Xarxa Transeuropea de Transports amb l'objectiu que l'eix mediterrani aquesta vegada s'hi inclogui (...)”.  
(*El Periódico*. 9/06/10).

### **Quan el terme defineix l'àrea geogràfica**

Amb menys freqüència, hi ha mitjans de comunicació que usen el terme 'Corredor Mediterrani' per fer referència a l'àrea geogràfica que ressegueix el Mediterrani i que alhora, emmarca el traçat de la futura infraestructura.

Per referir-se a l'àrea geogràfica, hi ha mitjans que empen un altre terme:

- Arc mediterrani

“Més d'un centenar de persones assistiren a Brussel·les, el dia 2 de juny, a la conferència sobre el corredor ferroviari de mercaderies a l'Arc Mediterrani.”  
(*El Temps*. 22/06/10)

## 4.2. Notícies/reportatges. Quan el corredor és protagonista

### 4.2.1. Qui/Què genera notícia

La major presència del Corredor Mediterrani als mitjans analitzats es concentra entre els mesos de maig i juny (vegeu *Peces publicades per mes*, pàgina 14). Durant aquests dos mesos és quan el Corredor pren més protagonisme, ja que és un període marcat per la trobada de ministres de Transport de la Unió Europea a Saragossa per decidir les infraestructures prioritàries d'Europa, que es va celebrar del 8 al 9 de juny. Les expectatives dipositades entorn aquesta trobada –com a oportunitat essencial per a incloure el corredor a la Xarxa Transeuropea de Transports–, generen informació abans, durant i després de la seva celebració.

“La Comunidad Valenciana y Cataluña, entre otras autonomías, se juegan mucho el próximo 24 de junio. Ese día en Zaragoza e Consejo de Ministros de Transportes de la UE, bajo presidencia española, deberá valorar si el corredor mediterráneo entra a formar parte de las ‘prioridades’ de la UE.”

*Un corredor a contrarreloj (Las Provincias. 09/05/10)*

“La reunió dels ministres de Transports de la UE es va tancar ahir a Saragossa amb el corredor ferroviari mediterrani més a prop de ser, algun dia, part de l'encara embrionària Xarxa Transeuropea de Transports.”

*Espanya guanya aliats per al Corredor Mediterrani (El Periódico. 10/06/10)*

“Los ministros de Transporte de la Unión Europea se reunirán mañana y el miércoles en Zaragoza con el objetivo de identificar los elementos determinantes de la metodología para la revisión de la Red Transeuropea de Transporte y, entre otras cosas, establecer la urgencia o no de sacar adelante el corredor mediterráneo (...)”

*La UE se cita para ver mañana si el corredor mediterráneo es urgente (Mediterráneo. 07/06/10)*

“El eje o corredor ferroviario del Mediterráneo pasa a ser una prioridad del Gobierno (...). Así lo manifestó ayer el ministro de Fomento José Blanco en la clausura de la conferencia de Zaragoza (...)”

*Serio avance del corredor mediterráneo (La Vanguardia. 10/06/10)*

“El Corredor Mediterrani se la juga des d'avui a Saragossa. I ho fa en camp contrari. La trobada de ministres de Transports de la Unió Europea que es farà a la capital aragonesa (...)”

*L'hora de la veritat per al Corredor Mediterrani (Avui. 08/06/10)*

Al marge d'aquest esdeveniment principal, n'hi ha d'altres que fan del Corredor Mediterrani el protagonista de notícies i reportatges. Tot i que no hi ha unanimitat absoluta alhora de decidir quan el Corredor és notícia, hi ha dos tipus d'esdeveniments que cal destacar.

## 1- Actes i trobades de diversos sectors

### **Acte pel Reconeixement del Corredor Mediterrani a València, organitzat per l'Institut Ignasi Villalonga**

“(…) ‘els serveis ferroviaris d’alta velocitat al Corredor Mediterrani són més competitius que en altres corredors d’Espanya atesa l’alta densitat demogràfica i les fortes relacions econòmiques’ (…)”

*L’Arc Mediterrani es reivindica (El Temps. 04/05/10)*

“Cámaras de comercio, organizaciones empresariales, colegios profesionales, universidades y representantes de los gobiernos autonómicos de la Comunidad, Cataluña y Baleares se reunirán el próximo viernes 7 de mayo en el palacio de congresos de Valencia para exigir la inclusión del Arco Mediterráneo español entre los ejes prioritarios de transporte ferroviario de la Unión Europea.”

*Empresarios e instituciones exigirán el reconocimiento europeo del Arco Mediterráneo (La Información. 28/04/10)*

“El Institut Ignasi Villalonga volverá a poner sobre la mesa el próximo 7 de mayo el eterno debate de las infraestructuras en la provincia de Castellón. Lo hará en el marco del Acte de Reconeixement de l’Arc Mediterrani (…)”

*La apuesta por el AVE, a escena (Las Provincias 20/04/10)*

### **Debat organitzat per la Societat Econòmica Barcelonina d'Amics del País**

“(…) van coincidir ahir els presidents d’Abertis, Salvador Alemany; de la Autoritat Portuària de Barcelona, Jordi Valls, i de Spanair, Ferran Soriano, durant un debat organitzat per la Societat Econòmica Barcelonina d’Amics del País (SEBAP). Els tres representants d’organitzacions punteres en el sector van destacar durant l’acte, presentat pel president de SEBAP, Miquel Roca, la necessitat de potenciar el corredor mediterrani.”

*Els empresaris defensen les infraestructures per créixer (El Periódico 26/05/10)*

### **Aliança de la Confederació Empresarial de la Província de Tarragona (Cepta) i la Unió Empresarial del Penedès (UEP) per reclamar el Corredor Mediterrani**

“La Confederació Empresarial de la Província de Tarragona (Cepta) y la Unió Empresarial del Penedès (UEP) reclamaron ayer una mejora de las infraestructuras de comunicación, el transporte de mercancías por el Arc del Mediterrani (…)”

*Los empresarios temen una fuga de industrias si no se impulsa el Corredor del Mediterrani (Diari de Tarragona. 01/06/10)*

“La Confederació Empresarial de la Província de Tarragona (Cepta) i la Unió Empresarial del Penedès (UEP) van acordar ahir iniciar accions conjuntes per lluitar per la competitivitat empresarial del territori (…)”

*La Cepta i els empresaris del Penedès s’alien per vetllar pel corredor mediterrani i exigir que desdoblín la C-51 (El Punt. 01/06/10)*

## 2- Declaracions i decisions polítiques

### **Anunci de les retallades pressupostàries de l'Estat**

“El conseller valenciano de Infraestructuras y Transporte, Mario Flores, ha expresado hoy su ‘temor’ porque los recortes anunciados por el Gobierno impidan que salgan adelante los proyectos de infraestructuras previstos para la Comunidad, y en especial los del AVE y el corredor del mediterráneo.”

*La Generalitat teme que los recortes del Gobierno bloqueen el corredor mediterráneo (Las Provincias 26/05/10)*

“El Corredor del Mediterrani es uno de los ejes estratégicos en infraestructuras a nivel europeo’. Con estas palabras el ministro de Fomento, José Blanco, destacó la importancia de un proyecto fundamental para el territorio, (...)”

*Fomento dice que los 112 millones del Corredor están asegurados (Diari de Tarragona 20/05/10).*

#### **Visita d'Artur Mas a València**

“Divendres, 5 de març, va ser dia de festa grossa per al Bloc Nacionalista Valencià. Artur Mas, president de CiU, visità València, i en tres àmbits, si no quatre: econòmicament, reforçà l'aposta del seu partit per l'eix mediterrani(...)”

*Mas aposta pel corredor mediterrani, però evita de referir-se al pacte Bloc-Iniciativa (El Temps 09/03/10)*

“Catalunya y Valencia necesitan el corredor mediterráneo de mercancías para poder ser competitivas en el futuro, y es una pena que la cooperación institucional para impulsar esta infraestructura ferroviaria sea insuficiente. Lo subrayó ayer en Valencia Artur Mas, (...)”

*Mas exige prioridad para el corredor mediterráneo (La Vanguardia. 6/03/10)*

#### **Adjudicació de l'estudi de la línia d'alta velocitat Castelló-Tarragona**

“El BOE publicó ayer el contrato por el que se adjudica a la empresa Iberinsa la redacción del estudio informativo de la línea de alta velocidad Castellón-Tarragona (...)”

*Foment da el primer paso para ejecutar el eje mediterráneo (La Vanguardia. 12/01/10)*

“El Ministerio de Fomento ha adjudicado a la empresa Ibérica de Estudios S.A. (Iberinsa) la redacción del estudio informativo de la línea de Alta Velocidad del Corredor ferroviario del Mediterráneo entre Castellón y Tarragona (...)”.

*Fomento adjudica el estudio de Alta Velocidad Castellón-Tarragona (Las Provincias. 11/01/10)*

## **4.2.2. Fonts**

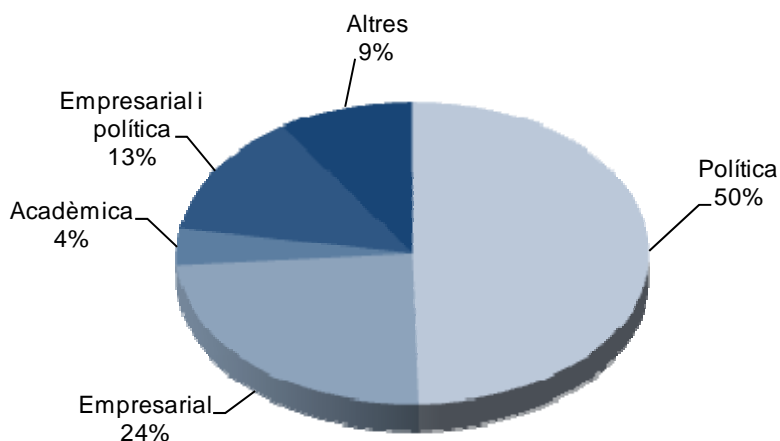
Si analitzem les dades exposades a l'apartat *Fonts* (vegeu pàgina 18), queda palès que la totalitat de les fonts que citen les peces analitzades són favorables al Corredor mediterrani. Per tant, hi ha unanimitat en la defensa de la infraestructura en el conjunt de mitjans analitzats.

Tan sols hi ha algunes excepcions, que no s'han inclòs a l'anàlisi quantitativa per la seva ambigüitat. Són les següents:

- President aragonès, Marcelino Iglesias: Defensa la Travessia Central pels Pirineus, que transcorreria per Aragó.
- Indústria química de Tarragona: Critica el traçat previst que afecta les seves fàbriques.
- Unió Europea: Perquè veu complicada la incorporació d'un nou eix prioritari a la Xarxa Transeuropea de Transports.

Dins la unanimitat flagrant a favor del Corredor Mediterrani s'hi diferencien tres tipus d'actors: polítics, empresarials i acadèmics, que no tan sols expressen opinions, sinó que alhora generen –amb les seves declaracions o organització d'esdeveniments– la informació entorn al Corredor Mediterrani

## Distribució de notícies/reportatges amb el Corredor com a protagonista segons fonts



De les 315 notícies, tan sols en el 36% (113) el Corredor és protagonista de la peca. D'aquestes, n'hi ha 6 que no contenen fonts. Pel que fa a la tipologia de les fonts, la meitat (53 peces), només citen fonts polítiques i el 24% (26 peces) tan sols donen espai a fonts empresarials. Les acadèmiques estan presents com a úniques fonts citades en tan sols el 4% de les notícies. Únicament, el 6% de notícies combina les tres tipologies de fonts: acadèmiques, empresarials i polítiques.

Aquestes dades posen de relleu que majoritàriament els mitjans de comunicació analitzats recorren a fonts polítiques per parlar del Corredor Mediterrani. Aquesta dada és fruit del poder de decisió que ha d'exercir el Govern espanyol per incloure el Corredor Mediterrani com a infraestructura prioritària a la UE.

### Fonts polítiques

Les fonts de l'àmbit polític són les més esmentades a les peces analitzades. Diversos actors polítics generen informació a través de les seves declaracions, així com arrel de la seva participació en esdeveniments de promoció del Corredor Mediterrani. No obstant, hi ha poca diversitat de fonts i la majoria dels articles citen al Govern espanyol i concretament al ministre de Foment, José Blanco; un intermediari clau per defensar la infraestructura durant la cimera del 8 i 9 de juny de 2010. Tot i que la majoria de peces el citen com a font favorable al Corredor, en ocasions alguns mitjans (com *Las Provincias* i *El Temps*) li atribueixen un posicionament ambigu.

Les fonts polítiques més citades són les següents:

#### 1- Govern espanyol

“Tant dimarts com ahir, Blanco va evitar decantar-se per un dels dos projectes i va reiterar la cantarella que l'eix central pirinenc i el corredor mediterrani no sols no competeixen entre ells, sinó que són 'compatibles' i fins i tot 'complementaris i necessaris' per l'Estat.”

*Foment es resisteix a triar però el corredor mediterrani surt molt reforçat de Saragossa (El Punt. 10/06/10)*

“Fomento ha dado el primer paso para la ejecución del proyecto del corredor mediterráneo de tráfico ferroviario de pasajeros y mercancías entre Catalunya y la Comunidad valenciana.”

*Fomento da el primer paso para ejecutar el eje mediterráneo (La Vanguardia. 12/01/10)*

“El ministro español de Fomento, José Blanco, aseguró ayer, al término de una reunión con sus colegas europeos que España no renunciará a que el corredor ferroviario de alta velocidad del Mediterráneo se convierta en un ‘proyecto prioritario’ de la UE.”

*Blanco insiste en que el corredor mediterráneo debe ser prioritario para la Unión Europea (Levante 12/03/10)*

“(…) el ministro de Fomento se refirió al proceso de revisión de las redes transeuropeas de transportes y aseguró que para el Gobierno de España será prioritaria la inclusión del denominado corredor mediterráneo.”

*Lorenzo aplaude el apoyo de Blanco al corredor mediterráneo en el Parlamento (Las Provincias 29/01/10)*

“El secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento, Víctor Morlán, [...] considera de ‘máxima prioridad’ que el Corredor del Mediterrani sea incluido en esta lista.”

*El Corredor, proyecto 'de máxima prioridad' (Diari de Tarragona. 05/02/10)*

“José Blanco va fer honor a la seva condició de gallec ahir a Saragossa. El ministre de Foment va haver de recórrer a l'ambigüitat per defensar el Corredor del Mediterrani com a prioritari sense ofendre els seus amfitrions aragonesos.”

*Blanco es compromet amb el corredor de tren mediterrani (Avui. 09/06/10)*

## **2- Govern català**

“[conseller Joaquim Nadal] Mostró su total confianza en que el Gobierno español 'defenderá ante Bruselas con todas las fuerzas este eje ferroviario para que sea incluido como una de las prioridades de la UE para los próximos años.’”

*El arco mediterráneo se une por la conexión ferroviaria (La Vanguardia. 08/05/10)*

## **3- Govern valencià**

“El presidente de la Generalitat Francisco Camps, ha reclamado hoy en Bruselas la necesidad del Corredor Mediterráneo como infraestructura clave para la competitividad de los sectores económicos valencianos (...)”

*Camps reclama en Bruselas el Corredor del Mediterráneo y precios agrícolas justos (Las Provincias 25/06/10)*

## **4- Convergència i Unió**

“[Pere Macias, portavoz de Fomento de CiU en el Congreso] Exigirá acelerar el corredor ferroviario del Mediterráneo.”

*CiU reclama al Gobierno concentrar en dos meses la obra civil que se mantendrá (La Vanguardia. 16/02/10)*

“Divendres, 5 de març, va ser dia de festa grossa per al Bloc Nacionalista Valencià. Artur Mas, president de CiU, visità València, i en tres àmbits, si no quatre: econòmicament, reforçà l'aposta del seu partit per l'eix mediterrani(…)”

*Mas aposta pel corredor mediterrani, però evita de referir-se al pacte Bloc-Iniciativa (El Temps 09/03/10)*

## **5- Bloc Nacionalista Valencià**

“Dirigents de CiU a Tarragona i del Bloc Nacionalista Valencià a Castelló es van reunir (...) per fer visible el front comú i constatar el desig compartit que es desenvolupi amb urgència

el corredor mediterrani ferroviari en ample europeu per passatgers i mercaderies, entre Algecires i Portbou.”

*Front comú de CiU, el Bloc i empresaris a Castelló per salvar el corredor mediterrani (El Punt. 27/05/10)*

## **6- Esquerra Republicana de Catalunya**

TITULAR: *ERC demana la compareixença de Blanco per l'eix mediterrani*

SUBTÍTOL: *Ridao es pregunta si el govern central manté el compromís d'incloure'l a la xarxa europea*

*(Avui. 13/03/10)*

“[ERC] Aposta per 'solucionar immediatament' la línia de mercaderies, però també el corredor mediterrani...”

*Pren cos la unitat tarragonina (El Punt. 14/05/10)*

## **7- Govern francès**

“Francia defiende como opciones 'lógicas' para potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril con España mejorar las conexiones que ya existen a través de Portbou e Irun.”

*Francia se decanta por el corredor mediterráneo (La Vanguardia. 09/06/10)*

## **Fonts empresarials**

Els diaris analitzats citen amb freqüència fonts empresarials, ja sigui de sectors industrials concrets, com d'associacions més àmplies. Tot i que hi ha més peces que citen exclusivament fonts polítiques que empresarials, aquestes últimes estan més diversificades.

La font empresarial més citada i rellevant en la defensa del Corredor Mediterrani és Ferrmed. Es tracta d'una associació de caràcter multisectorial, un lobby sense precedents, per defensar i exigir davant Brussel·les aquest corredor. Des de 2003 aquest lobby ha lluitat per la inclusió del Corredor com a prioritari a la UE i ho manifesta en diverses declaracions durant el període d'anàlisi, així com a través de la seva participació en actes en defensa de la infraestructura.

“(…) El compromiso, que Joan Amorós, presidente de Ferrmed, valoró de 'important y clave', implica de un lado, el reconocimiento del Gobierno español a la importancia de un eje, para transporte de mercancías y personas (...) Amorós añadió que antes de que finalice el trimestre el estudio de Fomento estará finalizado y se comparará con el que esta asociación ha realizado para defender ante la UE la importancia estratégica del Gran eje europeo Escandinavia-Rin-Ródano-Mediterráneo Occidental.”

*Fomento asume como prioridad europea el eje mediterráneo (La Vanguardia. 19/01/10)*

“(…) Para Joan Amorós, secretario general del poderoso lobby europeo por el corredor mediterráneo Ferrmed, un fracaso en las negociaciones estrangularía el crecimiento y dificultaría la capacidad competitiva de las empresas valencianas y catalanas y, lo más importante, de los puertos de Barcelona y Valencia.”

*Un corredor contrarreloj (La Vanguardia. 09/05/10)*

“(…) España quiere ahora, (...), dos cosas: consolidar la opción 'central' y, al tiempo, convencer a los socios europeos para que las ayudas comunitarias se dirijan también al corredor mediterráneo; que debería llegar desde la frontera francesa hasta Algeciras, como recordó ayer Joan Amorós, secretario general del lobby europeo para este eje, Ferrmed.”

*Francia se decanta por el corredor mediterráneo (La Vanguardia 09/06/10)*

"(...) 'Ens n'hem sortit'. Amb aquestes paraules, el secretari general de l'entitat que promou l'eix de mercaderies pel Mediterrani (Ferrmed), Joan Amorós, definia l'estat d'ànim de les delegacions catalana i valenciana (...)"

*Estat i UE avalen el corredor ferroviari del Mediterrani (Avui. 10/06/10)*

"El lobby europeu Ferrmed, presidit pel català Joan Amorós, compareixerà avui oficialment a Saragossa per demanar estàndards comuns en la xarxa ferroviària principal europea però, sobretot, per defensar els arguments del corredor mediterrani. (...)"

*L'eix mediterrani se la juga...a Saragossa. Ferrmed "es farà sentir" (El Punt. 08/06/10)*

Al marge de Ferrmed, altres organitzacions empresarials es manifesten públicament en defensa del Corredor Mediterrani com a dinamitzador de l'economia:

"(...) el presidente de la patronal catalana Foment, Juan Rosell, apostó por el pragmatismo: 'Es el momento de que hablemos poco de política y mucho de economía', salvando así antiguos enfrentamientos entre Catalunya y Valencia, hoy unidas por el objetivo de impulsar esta conexión ferroviaria."

*El arco mediterráneo se une por la conexión ferroviaria. Las patronales de Valencia y Catalunya urgen la obra (La Vanguardia 08/05/10)*

"Els empresaris catalans preparen un gran acte per reivindicar el desenvolupament del Corredor Mediterrani, un enllaç ferroviari d'ample internacional que connecti l'arc mediterrani amb el centre d'Europa."

*Ofensiva empresarial en defensa de l'enllaç ferroviari mediterrani (Avui. 06/06/10)*

"(...) reclamen que l'eix mediterrani es doti d'un sistema de transports de mercaderies potent, que el port de Tarragona tingui connexió directa a una via d'ample internacional (...)"

*La Cepta i els empresaris del Penedès s'alien per vetllar pel corredor mediterrani i exigir que desdoblïn la C-51 (El Punt. 01/06/10)*

"La Confederación de Organizaciones Empresariales de la Comunitat Valenciana (Cierval), a través de MedValencia, el Centro Euromediterráneo de Cooperación Empresarial, participa en la cumbre empresarial Unión Europea-Marruecos que se celebra hoy en Granada, un encuentro en el que entre otros temas defenderá la importancia de la ejecución del Corredor Mediterráneo."

*Cierval reclama el corredor mediterráneo (Las Provincias 06/03/10)*

"El Círculo de Economía de Cataluña y la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE) reivindicaron ayer la importancia demográfica y económica del eje Comunitat Valenciana-Barcelona-Lyon en un encuentro que ambas entidades celebraron en la capital catalana."

*AVE defiende con empresarios catalanes el eje de Barcelona y Valencia con Lyon (Levante 11/02/10)*

"La Cámara de Comercio de Sabadell ha renovado la participación como miembro asociado de Ferrmed, iniciativa del sector privado para la mejora de la competitividad de las empresas europeas a través de la implantación de los estándares ferroviarios."

*La Cámara, por un eje europeo ferroviario para el transporte de mercancías (Diario de Sabadell 01/06/10)*

## Fonts acadèmiques

Mentre que tant fonts polítiques com fonts empresarials estan diversificades, les fonts acadèmiques es limiten pràcticament a la presència de l'Institut Villalonga d'Economia i

Empresa. Concretament, el geògraf Josep Vicent Boira és una de les principals fonts acadèmiques i qui exposa un enfocament del Corredor Mediterrani en clau política.

“(…) como ha denunciado reiteradamente el profesor Josep Vicent Boira, la concepción radial de España de todos los gobiernos de la democracia –Madrid, como epicentro de todas las infraestructuras– ha condenado a las periferias (…)”

“(…) han comprendido, como hace años hizo el sociólogo Rafael Lluís Ninyoles y más recientemente el Institut Ignasi Villalonga -entidad alentada por el editor Eliseu Climent-, que la vertebración del eje mediterráneo es fundamental para su futuro desarrollo.”

*Un corredor contra reloj (La Vanguardia 09/05/10)*

“(…) El corredor ferroviario que conecte por el eje mediterráneo las mercancías de la Comunitat Valenciana con Cataluña y el centro de Europa es, según el geógrafo Josep Vicent Boira, el instrumento más útil para ‘avanzar en la consolidación, solidificación y cohesión del país.’”

*“El eje mediterráneo hará avanzar más el valencianismo que mil himnos y banderas” (Levante 15/03/10)*

“(…) La propia Universidad de Alicante avala con un estudio encargado por varios ayuntamientos la perspectiva de futuro que se abre tanto para el sistema de transporte nacional como internacional de mercancías, lo que en un futuro se definirá como Corredor Mediterráneo (…)”

*La Universidad avala que la Vega Baja sea eje logístico del Corredor Mediterráneo (La Información 19/06/10)*

Hi ha esdeveniments en defensa del Corredor que uneixen actors de diferents àmbits (polítics, econòmics, acadèmics i societat civil).

“(…) ‘els serveis ferroviaris d’alta velocitat al corredor mediterrani són més competitius que en altres corredors d’Espanya atesa l’alta densitat demogràfica i les fortes relacions econòmiques’ (…)”

*L’Arc Mediterrani es reivindica (El Temps 04/05/10)*

“Cámaras de comercio, organizaciones empresariales, colegios profesionales, universidades y representantes de los gobiernos autonómicos de la Comunidad, Cataluña y Baleares se reunirán el próximo viernes 7 de mayo en el palacio de congresos de Valencia para exigir la inclusión del Arco Mediterráneo español entre los ejes prioritarios de transporte ferroviario de la Unión Europea.”

*Empresarias e instituciones exigirán el reconocimiento europeo del Arco Mediterráneo (La Información. 28/04/10)*

“El Institut Ignasi Villalonga volverá a poner sobre la mesa el próximo 7 de mayo el eterno debate de las infraestructuras en la provincia de Castellón. Lo hará en el marco del Acte de Reconeixement de l’Arc Mediterrani (…)”

*La apuesta por el AVE, a escena (Las Provincias 20/04/10)*

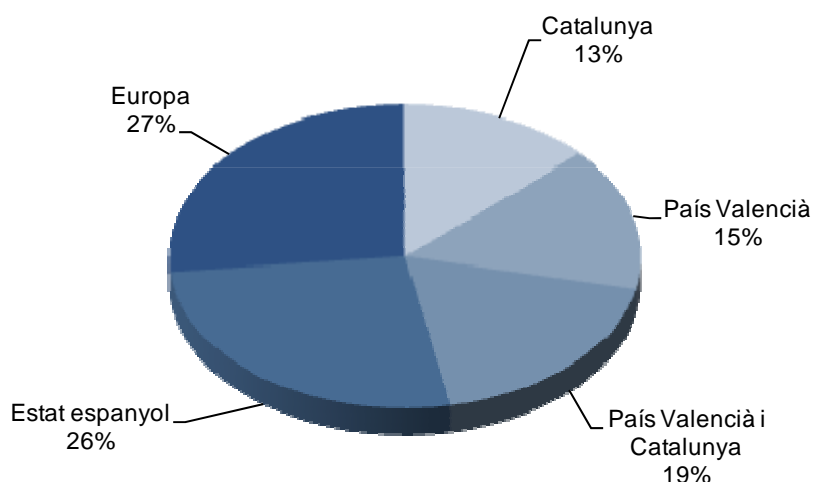
“Empresarios catalanes preparan un gran acto para reivindicar el desarrollo del Corredor Mediterráneo, un corredor ferroviario en ancho internacional que conecte las ciudades y puertos mediterráneos, desde Algeciras hasta Barcelona, con Francia, el centro y el norte de Europa.”

*Cataluña se moviliza en favor del Corredor Mediterráneo (Mediterráneo 06/06/10)*

### 4.2.3. Marc territorial

El projecte del Corredor Mediterrani preveu que la infraestructura ferroviària neixi a Algecires (Andalusia), passi per Múrcia per entrar al País Valencià i creui Catalunya fins a la frontera amb França. En aquest punt el Corredor enllaçarà amb una xarxa transeuropea que creurà el centre d'Europa i desembocarà a Escandinàvia. Així doncs, el referent territorial amb que es vincula el Corredor a les peces analitzades varia des d'una vessant més local segons l'àmbit del mitjà (País Valencià, Catalunya o ambdós), passant per una visió més estricta amb el traçat que es cenneix a l'arc mediterrani espanyol (Estat espanyol), fins a una concepció global més europeïsta (Europa).

**Distribució de notícies/reportatges amb el Corredor com a protagonista segons el marc territorial**



De les 113 notícies o reportatges en els que el Corredor és protagonista, el 47% es refereixen a un marc territorial que se circumscriu únicament a Catalunya, al País Valencià o a ambdues comunitats. Si la peça fa referència només a poblacions concretes d'algun dels dos territoris, hem extrapolat el radi d'acció a la comunitat autònoma en qüestió on s'adscriu la localitat, ja que hi apareix com a únic referent, són notícies en clau local. Així, en bona part d'aquests casos, el marc geogràfic ve marcat pel fet de destacar bonances o interessos econòmics concrets derivats del Corredor.

*"(...) Els competidors que té el corredor català són, en primer lloc, les altres opcions de l'Estat espanyol."*

*ERC demana la compareixença de Blanco per l'eix mediterrani (Avui. 13/03/10)*

*"Fomento ha dado el primer paso para la ejecución del proyecto del corredor mediterráneo de tráfico ferroviario de pasajeros y mercancías entre Catalunya y la Comunidad valenciana."*

*Fomento da el primer paso para ejecutar el eje mediterráneo (La Vanguardia. 12/01/10)*

*"El president de la Generalitat, Francisco Camps, ha reclamado hoy en Bruselas la necesidad del Corredor Mediterráneo como infraestructura clave para la competitividad de los sectores económicos valencianos (...)"*

*Camps reclama en Bruselas el Corredor Mediterráneo y precios agrícolas justos (Las Provincias 25/06/10)*

“En un comunicado, Lorenzo (subdelegat del Govern a la província de Castelló) destaca que ‘el Gobierno de España (...) tiene un alto grado de compromiso con la provincia de Castellón y con las posibilidades de desarrollo de sus ciudadanos y ciudadanas.’”  
*Lorenzo destaca que el Gobierno da pasos a favor del Corredor Mediterráneo (Mediterráneo 28/01/10)*

El 26,5% de les peces (30) ceneixen el marc territorial del Corredor Mediterrani a la costa mediterrània de l'Estat espanyol.

“[el conseller Joaquim Nadal] (...) abogó porque el trazado sea desde Algeciras hasta la frontera francesa.”

*El arco mediterráneo se une por la conexión ferroviaria (La Vanguardia. 08/05/10)*

“(...) el Senat va aprovar una moció del PP amb el suport de tots els grups en què s'insta al Govern espanyol a 'impulsar les infraestructures del transport i prioritzar la connexió ferroviària per al trànsit de mercaderies de l'arc mediterrani, des d'Algecires fins a Portbou.’”

*El Senat impulsa el mediterrani (Avui. 11/03/10)*

“En una nota de premsa, Pajín ha destacat que el Partido Popular se negó en 2003 a incloure el Corredor Mediterráneo (un trazado ferroviario desde Algeciras a la frontera francesa) en la red transeuropea de transporte.”

*Pajín se estrenará en el Senado con una pregunta sobre infraestructuras de la Comunitat (Las Provincias 05/02/10)*

“(...) la perspectiva de futuro que abre (...) lo que en un futuro se definirá como Corredor Mediterráneo y que recorrerá de norte a sur la península ibérica.”

*La Universidad avala que la Vega Baja sea eje logístico del Corredor Mediterráneo (La Información 19/06/10)*

“(...) España aspira a lograr la inclusión del corredor mediterráneo que une Almería con Valencia, Barcelona y Francia, con lo que podría obtener fondos FEDER para su financiación.”

*Blanco insiste en que el corredor mediterráneo debe ser prioritario para la Unión Europea (Levante 12/03/10)*

Exactament el mateix nombre d'articles (30) ressalten la vessant europeística del Corredor. Un punt que resulta clau si tenim en compte que és la Unió Europea qui ha de decidir si la infraestructura és una prioritat dins la Xarxa Transeuropea de Transports.

“(...) varios tramos del corredor euromediterráneo, que parte de Algeciras hacia el norte de Europa pasando por Catalunya (...)”

*Jarro de agua fría de la UE al Eje mediterráneo (La Vanguardia. 12/03/10)*

“(...) Joan Amorós, President de Fermed, grup de pressió que persegueix la construcció d'una línia ferroviària de mercaderies des d'Algecires fins el nord d'Europa passant per la franja mediterrània, (...)”

*Núvol sobre l'eix mediterrani (El Temps. 25/05/10)*

“(...) Y el Corredor Mediterráneo (incluido en el Gran Eje Fermed que va desde Algeciras hasta Estocolomo) está sobre la mesa.”

*La UE cifra en 153.000 millones la ejecución del eje europeo de mercancías por el Mediterráneo (Las Provincias 14/05/10)*

“(…) La primera estación de ese camino político podría ser el corredor ferroviario de Algeciras a Estocolmo que conectaría a Valencia con Europa.”

*‘El eje mediterráneo hará avanzar más el valencianismo que mil himnos y banderas’*  
(Levante 15/03/10)

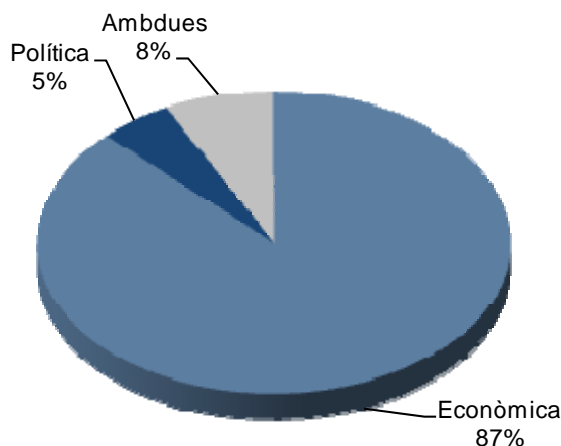
Com es pot comprovar en els exemples exposats en aquest apartat, part dels mitjans no compten amb un criteri unificat alhora de contextualitzar de cara al lector el marc territorial del Corredor Mediterrani.

#### 4.2.4. Argumentari

La majoria de les peces analitzades on el Corredor és protagonista desenvolupen arguments en defensa d'aquesta infraestructura. Hi ha un 29% de les peces, que per la seva brevetat o perquè el tarannà de la notícia no ho exigeix, no exposen motius en defensa del corredor.

L'argumentari emprat a les diverses publicacions de l'estudi es poden dividir en clau econòmica i clau política. Els arguments econòmics són aquells que fan referència als diferents beneficis que aquesta infraestructura podria aportar a l'economia. Pel que fa als polítics expliquen les aliances polítiques per defensar el corredor i qüestionen la trajectòria en política d'infraestructures del Govern espanyol.

**Distribució de notícies/reportatges amb el Corredor com a protagonista segons la clau de l'argumentari**



##### Clau econòmica

Degut a l'àmbit territorial dels mitjans analitzats, els arguments econòmics fan referència per una banda, a les característiques de l'àrea geogràfica travessada pel seu traçat i per l'altra, al impacte econòmic que tindrà el ferrocarril d'alta velocitat a l'arc mediterrani i especialment a Catalunya i al País Valencià.

Els mitjans destaquen les següents fortaleses econòmiques del territori:

- Volum de producció industrial i agrícola

- Volum d'exportacions
- Concentració demogràfica
- Localització dels principals ports de l'Estat

“És una regió amb una economia oberta. Exportadora, diversificada i que representa un volum determinant del comerç estatal o suprarregional...situació geogràfica i pes econòmic, la major part del trànsit viari de mercaderies (...) aquests territoris tenen la meitat d'habitants i generen més de la meitat del PIB i de les exportacions del total.”

*L'eix mediterrani se la juga... a Saragossa (El Punt. 08/06/10)*

“(...) Va explicar [Tremosa] que segons un estudi del Parlament Europeu, la regió portuària València-Tarragona-Barcelona és la quarta a Europa (...)”

*Mas defensa a València que es prioritzi l'eix mediterrani (Avui. 06/03/10)*

“A la conca mediterrània espanyola es concentra el 50% de la població del país, el 50% del PIB, el 55% de la producció industrial, el 50% del valor de la producció agrícola i el 60% de les exportacions.”

*Espanya guanya aliats per al corredor mediterrani (El Periódico. 10/06/10)*

“Ferrmed cuenta con que el Gobierno español apostará por el Arco Mediterráneo, ya que representa el 50% del PIB nacional y el 60% de las exportaciones a Europa, la mayoría de las cuales se hace ahora por camión.”

*El nuevo eje Mediterráneo de transportes pasa el examen de los ministros de la UE (Las Provincias. 08/06/10)*

Els mitjans destaquen les següents potencialitats econòmiques del Corredor Mediterrani:

- Descongestió terrestre
- Beneficis medioambientals
- Rapidesa
- Plataforma logística del sud d'Europa

“L'objectiu és facilitar que el transport s'abarateixi, però també que la connexió sigui ràpida i adaptada a les necessitats dels clients.”

*L'ample europeu de via és clau per a facilitar el transport de mercaderies (Diari de Tarragona. 15/04/10)*

“Según Ferrmed, el tramo español (...) permitiría absorber 'más del 35% del tráfico terrestre de larga distancia del corredor mediterráneo, cuando actualmente el ferrocarril sólo transporta el 3,5% del tráfico total.”

“El Corredor Mediterráneo 'es el único' de los tres trazados en disputa (...) 'que hará posible que España se convierta en la gran plataforma logística del sur de Europa.”

*Ferrmed cifra en 177.765 millones el eje de mercancías por el Mediterráneo (Las Provincias. 19/05/10)*

“El coste del transporte de mercancías por carretera –podría reducirse un 22% por ferrocarril–, la saturación de las vías terrestres –lo que contribuye a la contaminación– y el mayor desarrollo de los corredores ferroviarios europeos –más competitivos, plenos de nodos logísticos– dificultan la competitividad de los empresarios valencianos y catalanes.”

*Un corredor a contrarreloj (Las Provincias. 09/05/10)*

“Además, Amorós ha señalado que este corredor es fundamental para las mercancías que llegan de Asia ya que utilizando el mediterráneo como puerta de entrada a Europa estas mercancías se ahorran entre 3 y 5 días de viaje.”

*Los empresarios catalanes piden un corredor de tren por el mediterráneo (La Mañana, 06/06/10)*

El mitjans destaquen el següents riscos si no s'executa el Corredor Mediterrani:

- pèrdua de competitivitat
- fuga d'indústries
- saturació de l'actual línia ferroviària

“(…) los ponentes esbozaron las amenazas que se ciernen sobre el tejido empresarial de las autonomías bañadas por el Mediterráneo (…) en el caso de que no se ejecute esta infraestructura.”

*El arco mediterráneo se une por la conexión ferroviaria (La Vanguardia. 08/05/10)*

“[José Vicente González, Presidente de la Confederación Empresarial Valenciana] 'Si no se da prioridad en Bruselas y no se ejecuta con rapidez el corredor mediterráneo, la industria automovilística quedará gravemente resentida y con ella el conjunto de la economía española.’”

*El arco mediterráneo se une por la conexión ferroviaria. El riesgo para las compañías automovilísticas (La Vanguardia. 08/05/10)*

“El Corredor del Mediterrani es una infraestructura vital para nosotros. Si no se impulsa, algunas empresas muy importantes del sector automovilístico, como Ford, Nissan o Seat ya han puntualizado que podrían dejar el territorio y reubicar sus fábricas en otros sitios', manifestó Josep Antoni Velmonte, Presidente de la CEPTA. Y el mismo camino podrían tomar compañías petroquímicas o de alimentación.”

*Los empresarios temen la fuga de industrias si no se impulsa el Corredor del Mediterrani (Diari de Tarragona. 01/06/10)*

“(…) si no se dispone de este corredor las empresas serán menos competitivas y la capacidad exportadora se verá seriamente afectada en los próximos años. Hay que sumar otro grave efecto: el estrangulamiento de la actividad de los puertos de Barcelona y Valencia frente al potente desarrollo de los puertos del Norte de Europa.”

*Titular: Empresarios de la Comunitat y Cataluña urgen ante la UE el corredor mediterráneo (Las Provincias. 06/06/10)*

Les publicacions que se circumscriuen a una àrea geogràfica més concreta destaquen els beneficis que pot suposar el Corredor en l'àmbit local i els efectes negatius que ocasionaria l'absència d'aquesta infraestructura.

“El diputado socialista por Tarragona, Francesc Vallès, afirmó que la inversión 'permite dinamizar la economía, generar nuevos puestos de trabajo y potenciar la competitividad en infraestructuras, un aspecto clave para el Port de Tarragona o el aeropuerto de Reus.’”

*Fomento dice que los 112 millones del corredor están asegurados (Diari de Tarragona. 20/05/10)*

“Pau Caparrós, coordinador del Instituto de Economía Ignasi Villalonga (...) advertió que sin esta conexión ferroviaria, 'Alicante corre el riesgo de convertirse en un monocultivo de sol y playa.’”

*Empresarios e instituciones exigirán el reconocimiento europeo del Arco Mediterráneo (La Información. 28/04/10)*

“El Corredor del Mediterráneo es visto desde la óptica del alcalde de San Isidro, Fernando Morales, como una oportunidad de crecimiento, por ello ha manifestado la necesidad de una unión comarcal ante lo que puede ser otra actuación que deje a la Vega Baja fuera de los planes de desarrollo de futuro.”

*Morales demanda unión ante el nuevo proyecto del Corredor del Mediterráneo (Las Provincias. 08/01/10)*

En ocasions, les notícies analitzades posen en valor el Corredor tot contraposant-lo al seu *rival*, la Travessia Central dels Pirineus:

“(...) l'eix mediterrani encaixa plenament amb els criteris que s'han definit per revisar la llista europea de xarxes: bàsicament que siguin projectes ambientalment sostenibles –l'eix pirinenc requeriria un túnel de 40km de dubtosa viabilitat– i que tinguin una bona relació cost-benefici.”

*Foment es resisteix a triar però el corredor mediterrani surt molt reforçat de Saragossa (El Punt. 10/06/10)*

“El que cal dir és que la TCP costaria 11.600 milions d'euros i no 5.000 com defensen el govern aragonès i madrileny. (...) A banda de la inversió, un altre handicap del corredor que passa pel centre de la Península són les característiques del tram d'alta velocitat entre Sevilla i Saragossa, amb pendents molt elevats, no aptes per passar-hi trens de gran tonatge.”

*L'hora de la veritat per al Corredor Mediterrani (Avui. 08/06/10)*

“La localització de les principals plantes automobilístiques son al País Valencià, Catalunya i Navarra, que tenen l'eix mediterrani i els ports molt més a prop que no pas Saragossa.”

*Saragossa vol ser el km0 (El Temps. 04/05/10)*

## **Clau política**

Pel que fa a l'argumentari polític, el debat se centra en qüestionar la històrica concepció centralista i radial de l'Estat per part del Govern espanyol. Les diverses fonts que argumenten en clau política el Corredor assenyalen que aquest és un deute de l'estat amb l'àrea mediterrània. Tot i així, l'argumentari polític es concentra en gran part als articles d'opinió (vegeu pàgina 19).

“(...) en paraules de Pujol, 'la mentalitat molt centralista espanyola que s'oposa' al Corredor Mediterrani 'i que no té raó de ser, des de la racionalitat econòmica.’”

*Pujol demana a la UE que també tuteli el pla estatal de transports (Avui. 03/06/10)*

“(...) como ha denunciado reiteradamente el profesor Josep Vicent Boira, la concepción 'radial' de España de todos los gobiernos de la democracia –Madrid, como epicentro de todas las infraestructuras– ha condenado a las 'periferias', y en especial a la mediterránea, cuyas infraestructuras ferroviarias son, en algunos tramos, propias del siglo XIX.”

*Un corredor a contrarreloj (Las Provincias. 09/05/10)*

“el Presidente de la Cambra de Comerç, Albert Abelló, manifestó que '(...) la otra opción es seguir con la visión centralista del país.”

*TGN pide que se priorice el Corredor del Mediterráneo y no el de Aragón (Diari de Tarragona. 10/06/10)*

Tanmateix, també en clau política però amb poca presència, a les notícies analitzades s'apunta al Corredor del Mediterrani com un pont que faci minvar les malmeses relacions polítiques entre Catalunya i el País Valencià.

“El corredor ferroviario (...), según el geógrafo Josep Vicent Boira, es el instrumento más útil para 'avanzar en la consolidación, solidificación y cohesión del país' (...). Por otro lado, el corredor mediterráneo 'desbloqueará las relaciones entre Valencia y Cataluña', 'normalizará' las relaciones políticas a medida que aumente la imbricación económica y 'hará más difícil el anticatalanismo.”

*'El eje mediterráneo hará avanzar más el valencianismo que mil himnos y banderas' (Levante. 15/04/10)*

“el Presidente de la patronal catalana Foment, Juan Rosell, apostó por el pragmatismo: 'es el momento de que hablemos poco de política y mucho de economía', salvando así antiguos enfrentamientos entre Cataluña y Valencia, hoy unidas por el objetivo de impulsar esta conexión ferroviaria.”

*El arco mediterráneo se une por la conexión ferroviaria (La Vanguardia. 08/05/10)*

“Y la coalición valenciano-catalana es un dato inédito. Desde las fiebres de la transición, catalanes y valencianos jamás habían ido juntos.”

*Serio avance del corredor mediterráneo (La Vanguardia. 10/06/10)*

Al terreny pràctic, aquest argument polític d'aliança catalano-valenciana s'ha visibilitzat en la col·laboració entre el diari valencià Las Provincias i el català La Vanguardia, que engeguen conjuntament l'anomenat *Observatorio del eje mediterráneo*, una publicació per realitzar un seguiment informatiu de tot allò que concerneix a la infraestructura.

“Los diarios *La Vanguardia* y *Las Provincias*, medios de comunicación de referencia en Catalunya y la Comunidad Valenciana, han acordado la publicación conjunta de un *Observatorio del eje mediterráneo*, mediante el cual efectuarán un periódico seguimiento informativo de las gestiones, concreciones y vicisitudes del corredor logístico cuya prioridad comienza a ser motivo de amplio consenso en España.”

*Observatorio del eje mediterráneo (La Vanguardia. 09/05/10)*

## 4.3. Notícies/reportatges.

### Quan el corredor no és protagonista

Del total de 315 notícies, n'hi ha 202 on el Corredor no és el protagonista de la informació, sinó que hi apareix tangencialment. Aquesta infraestructura en un pla secundari s'esmenta en moltes ocasions quan es parla d'altres infraestructures. Els mitjans valencians destaquen sobretot les referides a la Xarxa de Rodalies i a l'AVE i, més en concret, als trams pendents a la província de Castelló. Per altra banda, als mitjans catalans predominen aquelles notícies referides al Quart Cinturó, o al Pla Territorial del Camp.

“(…) Hace apenas 10 días, el Gobierno publicó la adjudicación a la empresa Ibérica de Estudios de Ingeniería SA (Iberinsa) de la elaboración del estudio informativo del tramo Castellón-Tarragona del corredor mediterráneo por un importe de 1,6 millones de euros.”

*La conexión con Tarragona se definirá en 2012 (Las Provincias 23/01/10)*

“(…) per forçar l'Estat que es comprometi a construir un bypass ferroviari que connecti el corredor mediterrani –en construcció– i la línia del TAV Madrid-Barcelona, passant per Tarragona.”

*CiU i PP demanen a Foment un compromís oficial que farà el “bypass” de Tarragona (El Punt. 06/03/10)*

“(…) Fomento también prevé la conexión Catelló-Tarragona, que está incluida en estudio del corredor mediterráneo que se presentará en mayo.”

*Licitaciones en ‘Alta Velocidad’ (Levante 26/03/10)*

“(…) La conclusión de todo el trazado entre Almería y Murcia y el tramo Castellón-Tarragona, cuyo estudio informativo se publicará en 2012 según marcan los plazos de adjudicación del contrato a Iberinsa, quedarán así como los proyectos más retrasados para completar un verdadero corredor mediterráneo puesto que la conexión con la frontera francesa a través de Figueras está en obras.”

*Castellón será la penúltima capital del arco mediterráneo en disponer de alta velocidad (Las Provincias 10/04/10)*

“(…) [el conseller Nadal] explicava que la via hauria de formar part del Corredor Mediterrani tal com reclama el teixit empresarial del Vallès davant del col·lapse de la resta de principals vies de la comarca.”

*El Quart Cinturó, l'única gran obra catalana sense traçat (Avui. 21/04/10)*

“(…) Desde él los viajeros que lleguen en alta velocidad desde Zaragoza y por el corredor mediterráneo desde Levante podrán conectar directamente con el aeropuerto de Barcelona.

*La estación intermodal de El Prat se estrenará el 2013 (La Vanguardia. 12/05/10)*

“(…) el president de la Cambra de Comerç, Domènec Espaladé, va voler incidir en aquells projectes que més preocupen, com per exemple, el soterrament de la línia convencional, el TAV, el corredor mediterrani o el desdoblament de la N-II.”

*Foment desprograma el projecte per soterrar la línia convencional a Girona (Diari de Girona. 11/06/10)*

Les declaracions de les formacions polítiques són en aquest cas també una destacada font d'informació per als mitjans de comunicació.

"(...) Asimismo, la coordinadora Sí a la CV del PPCV instó a Madrid 'a concretar el Corredor Mediterráneo dado que de ello depende el desarrollo y la prosperidad de la Comunitat Valenciana y el futuro de las empresas de nuestro territorio."

*El PP recrimina al gobierno que "saque pecho" del AVE (Las Provincias 11/04/10)*

"(...) 'Alarte (...) no tiene ningún problema en mostrar su disconformidad con una decisión del Gobierno de España cuando no la comparte, justo lo contrario de lo que siempre ha hecho él aquí, dejando que Aznar abandonase esta provincia, hasta el punto de que no dijo nada cuando borraron del mapa de Europa el corredor mediterráneo (...)"

*Martí pide a Fabra que entregue el carné de militante por sus causas judiciales (Levante. 22/02/10)*

L'única ocasió en què es destaca els beneficis del Corredor pel que fa a la mobilitat de les persones –i se'n parla en segon pla– té lloc quan els aeroports europeus paralitzen la seva activitat degut a l'erupció del volcà islandès els mesos d'abril i maig. Aquesta valoració, expressada pel ministre de Foment, José Blanco, només la destaquen alguns mitjans.

"El ministro de Fomento, José Blanco, afirmó durante la presentación del Plan que los problemas de tráfico aéreo que ha generado la nube volcánica estos días evidencian que se debe dar prioridad y actuar en las redes y los corredores transeuropeos para favorecer la movilidad en Europa. Por ello, mostró su deseo de que esta situación sirva de ayuda para el impulso 'del tan deseado Corredor del Mediterráneo."

*El Gobierno y el Consell pactan la construcción del tren de la costa (La Información. 21/04/10)*

La unanimitat dels articulistes en defensa del Corredor Mediterrani s'expressa majoritàriament, a través de veus de l'àmbit acadèmic –39 articles d'opinió d'un total de 47–. Així, els diaris analitzats prioritzen els acadèmics de diversos sectors: periodistes, economistes, arquitectes o geògrafs, seguits dels actors polítics (5) i en darrer terme dels actors empresarials (3).

És en aquesta tipologia de peces on les claus polítiques tenen més presència. Concretament, el setmanari *El Temps* i *l'Avui* són els mitjans que exposen proporcionalment més arguments polítics al debat sobre el Corredor Mediterrani (*El Temps*: els 4 articles exposen arguments polítics. *L'Avui*: els 3 articles exposen arguments polítics). Per altra banda, *La Vanguardia* és el diari que presenta més equilibri entre arguments polítics i econòmics en els articles d'opinió.

Hi ha articulistes que no exposen arguments de cap tipus, perquè citen el Corredor en segon pla sense situar-lo com a tema principal de la peça.

En clau política, els articulistes centren l'argumentari en dos eixos:

- Política centralista d'infraestructures
- Aliança catalano-valenciana

"(...) ¿el Gobierno español mantendría la prioridad Algeciras-Madrid-Zaragoza-frontera o apostaría por Algeciras-Mediterráneo-frontera? Consideraciones de transporte llevarían a elegir el segundo. **Pero si atendemos al peso de la historia, quizás otros factores extraeconómicos pesen más en la elección.**"

"En el siglo XVIII se **decidió que las carreteras prioritarias eran las que conectaban radialmente Madrid**, que recibieron financiación estatal (y el resto fueron financiadas por los interesados). En el siglo XIX se decidió que las redes ferroviarias prioritarias eran las que conectaban radialmente Madrid, construidas por cuenta de la Hacienda estatal (y el resto quedó a iniciativa de los interesados...). De conservarse el mismo patrón, puede esperarse que el corredor de mercancías que conecta Madrid reciba financiación europea, mientras que el mediterráneo, que seguro que será tratado con gran amabilidad, debería recurrir a financiación por los interesados. ¿Estamos llegando a un déjà vu?...o quizás ya hemos llegado. La respuesta, en pocas semanas."

*El corredor (La Vanguardia. Germà Bel. 28/05/10)*

"Una franja mediterránea bien articulada nunca ha gustado a Aznar, campeón de la España radial con centro en Madrid."

*París no quiere horadar el Pirineo (La Vanguardia. Enric Juliana. 09/06/10)*

"(...) el ministre Blanco ja ha assumit com a irrenunciable la prioritzió del Mediterrani com a eix estratègic estatal, davant l'enuig dels defensors d'un corredor transpirinenc que tornava a semblar un deliri centralista..."

*Infraestructures bones i dolentes (El Punt. Òscar Palau. 17/06/10)*

"Por vez primera en la historia contemporánea española, la alianza catalano-valenciana ha asestado una decisiva estocada a la idea de la España radial."

*Madrid-Barcelona-Valencia (La Vanguardia. Josep Vicent Boira. 26/06/10)*

“Espanya és radial i vol ser alhora tubular. Deixant de costat el Mediterrani i els molestos Països d'Impotències Catalanes.”

*L'eix central (Avui. Vicent Sanchís. 08/06/10)*

“(…) des dels atzarosos anys de la lluita democràtica contra el franquisme el comú interès de catalans i valencians no havia trobat una causa tan transversal com aquesta.”

“El professor Josep Vicent Boira (…) ha estat el gran valedor d'aquesta idea que entre valencians i catalans hi ha un interès comú econòmic i, per tant, de benestar, que ve d'antic i que és tan important com la llengua i la cultura comunes.”

*La Commonwealth catalano-valenciana (El Temps. Agustí Coromines [historiador]. 21/06/10)*

En clau econòmica, els articulistes centren el seu argumentari en les fortaleces de la regió i en els diversos beneficis econòmics que pot aportar el Corredor.

“Ejemplo de factores comunes podrían ser: regiones con una economía abierta, exportador, diversificada y que representan un volumen determinante del comercio estatal o suprarregional (...). El análisis de estos factores tendría que facilitar la priorización de las grandes redes de transporte europeas y tendría que anular las dudas sobre la necesidad de impulsar sin demora la megarregión del arco mediterráneo a través de su corredor ferroviario.”

*Megarregiones (La Vanguardia. Joan B. Casa [Degà del Col·legi d'Economistes]. 24/06/10)*

“Unes quantes dades: l'eix mediterrani representa el 50% del PIB espanyola, el 50% del PIB espanyol, el 60% de les exportacions d'Espanya a Europa, el 50% de la producció agrícola, més del 50% de la producció industrial i el 65% del trànsit marítim sense comptar Canàries.”

*Corredor del mediterrani (El Punt. Miquel Riera [Periodista]. 12/06/10)*

“Entre les prioritats ferroviaries hi ha el Corredor del Mediterrani, una aposta ferma per l'arc mediterrani com a motor de creixement, que garantirà la sortida de mercaderies el port de Tarragona i situarà el camp de Tarragona a una hora de València i a mitja de Barcelona. És una infraestructura essencial per al nostre desenvolupament.”

*El bypass (Diari de Tarragona. Francesc Vallès [Diputat del PSC al Congrés per Tarragona]. 28/03/10)*

“(…) està provat que una via de passatgers i mercaderies que connectés l'eix ferroviari mediterrani (que acumula el 40% de les exportacions de l'Estat) seria rendible (ara Espanya té entorn d'un 3% de passatgers per km/any, quan Itàlia en té entorn d'un 8%, Alemanya entorn d'un 20% i França passa del 40%).”

*En temps de vaques magres, Catalunya ho paga (Diari de Girona. Lluís Busquets i Grabulosa. 14/06/10)*

Durant els sis primers mesos de 2010 tan sols cinc dels 17 mitjans analitzats van publicar alguna entrevista on es feia referència al Corredor Mediterrani. En total han aparegut 13 entrevistes, de les quals només 4 (3 d'*El Temps* i 1 de *La Vanguardia*) tenen com a tema central la infraestructura ferroviària. Tanmateix, en dues d'aquestes l'entrevistat coincideix: Joan Amorós, Secretari General de Ferrmed.

### *El Temps*

Joan Amorós, Secretari general de Ferrmed (04/05/10)

Ferran Villalonga, president de L'Institut Ignasi Villalonga (11/05/10)

Alfonso Vicente, Conseller d'Obres Públiques del Govern d'Aragó (04/05/10)<sup>5</sup>

### *La Vanguardia*

Joan Amorós, Secretari general de Ferrmed (22/02/10)

Pel que fa a la resta d'entrevistes, set reserven un espai destacat per al Corredor, ja que el periodista inclou preguntes referides a la infraestructura:

### *La Vanguardia*

José Blanco, Ministre de Foment (21/03/10)

Artur Mas, President de CIU (09/05/10)

### *Avui*

Germà Bel, catedràtic d'Economia de la Universitat de Barcelona (17/01/10)

Josep Vicent Boira, geògraf i escriptor (24/05/10)

Miquel Valls, President de la Cambra de Comerç de Barcelona (30/05/10)

### *Las Provincias*

Juan Cámara, president de Torrecámara, empresari. (28/03/10)

### *Diari de Tarragona*

Subdelegada del Govern a Tarragona, Teresa Pallarès (08/02/10)

A les dues restants només l'entrevistat esmenta el Corredor de manera tangencial:

### *Diari de Tarragona*

Alcalde de Constantí (s'esmenta el corredor per les molèsties de les obres a la població. (11/05/10)

### *Las Provincias*

Antoni Mayor, president de l'Associació d'Empresaris Hotelers de Benidorm i de la Costa Blanca (06/06/10)

---

<sup>5</sup> A l'entrevista, Vicente, defensor de la creació de la Travessia Central dels Pirineus inclosa a la Xarxa Transeuropea de Transports, no es posiciona contrari al naixement del Corredor Mediterrani. Defensa que 'tots els eixos són complementaris' però matisa que 'entenen que els eixos atlàntic i mediterrani se centren en el transport de viatgers', observació que no queda palesa en cap de les peces que presenten un argumentari favorable al corredor.

Només sis dels 17 diaris analitzats dediquen editorials al Corredor Mediterrani durant el període d'anàlisi (*La Vanguardia*, *Las Provincias*, *Levante*, *Diari de Girona* i *El Temps*). Totes les editorials (13) defensen aquesta infraestructura.

- El diari valencià *Levante* (3) i el català *La Vanguardia* són els mitjans que més editorials publiquen sobre la infraestructura.
- Com succeeix en la resta de gèneres periodístics, la majoria (9) de les editorials es concentren entre els mesos de maig i juny, com a conseqüència de la trobada de ministres de Transport de la UE el 8 i 9 de juny.
- Majoritàriament els diaris esgrimeixen arguments en clau econòmica per defensar el corredor:

“La crisis y el aparatoso desvanecimiento del fantasioso modelo Florida (...) obligan a dar la máxima prioridad a la industria y las exportaciones, cuyo nervio principal se halla en la España Oriental.”

*Éxito mediterráneo en Zaragoza (La Vanguardia. 10/06/10)*

“(...) el Corredor Mediterráneo, que con el mismo punto de partida pasaría por la costa de Andalucía, Murcia, la Comunitat Valenciana y Cataluña, cuatro regiones que concentran el 47% de la población española y entre el 60 y el 65% de sus exportaciones.”

*Ahora o nunca para el corredor (Las Provincias. 09/05/10)*

“Representants d'organitzacions empresarials, sindicals i d'institucions coincidien a impulsar la Declaració de València, que reivindica el corredor mediterrani com a element clau per al desenvolupament econòmic i social dels territoris de parla catalana, i, al seu torn, com un dels motors principals per al desenvolupament europeu.”

*El pes de l'obvietat (El Temps. 11/05/10)*



## 5. Conclusions

Si bé es cert que la societat civil va liderar en un primer moment les reivindicacions respecte a la necessitat del Corredor Mediterrani, tal i com queda palès en el present estudi, aquesta reclamació ja ha estat assumida tant per la classe política valenciana com per la catalana. Tanmateix, la imminent trobada de ministres de transport de la Unió Europea (juny 2010 a Saragossa) que requeria el posicionament del Govern espanyol, va provocar, que durant els sis mesos analitzats, la presència d'actors polítics als mitjans fos majoritària.

Cal remarcar que gran part dels arguments exposats als mitjans de comunicació analitzats són de caire econòmic. Això es en bona mesura degut al consens existent entre els grups empresarials i a la pressió que aquests han exercit sobre les institucions polítiques per a la consecució del Corredor, àmpliament reflectida a les pàgines dels rotatius valencians i catalans.

Amb presència més moderada, també hi apareixen arguments polítics que posen sobre la taula el debat entorn a la tradicional política radial d'infraestructures de l'Estat espanyol. En aquest sentit, igualment destaquen les veus que emfatitzen l'oportunitat que suposa la reivindicació del corredor, i la seva materialització, per a restablir llaços i espais d'enteniment entre Catalunya i el País Valencià, més enllà de la llengua i la cultura.

D'altra banda, tot i el considerable volum de peces on apareix el Corredor, són relativament poques les que descriuen de manera precisa i completa què és el Corredor Mediterrani. Alhora, no existeix un criteri unificat als mitjans per acotar-ne ni el marc territorial, ni el traçat ni l'àrea d'influència, és a dir, el paper que ha de jugar la infraestructura a la Xarxa Transeuropea de Transports.

Per tant, podem concloure que:

- Existeix unanimitat sobre la necessitat del Corredor Mediterrani. Tant els mitjans de comunicació, com la classe política com la societat civil el reivindiquen.
- El Corredor Mediterrani es tracta amb poca profunditat i manquen elements per a la seva comprensió per al públic no especialitzat.
- Els mitjans de comunicació prioritzen les fonts polítiques per treure el tema en les seves informacions.
- Però en canvi, els arguments econòmics pesen més que els polítics a l'hora de defensar la realització d'aquesta infraestructura.