

## Un corredor contra reloj

Los ministros de la UE valorarán el próximo mes de junio en Zaragoza el futuro del eje ferroviario mediterráneo

*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.*

SALVADOR ENGUIX / MARÍA JOSÉ CARCHANO - Valencia

LA VANGUARDIA / LAS PROVINCIAS, 9.05.10

Catalunya y la Comunidad Valenciana, entre otras autonomías, se juegan mucho el próximo 24 de junio. Ese día en Zaragoza el Consejo de Ministros de Transportes de la UE, bajo presidencia española, deberán valorar si el corredor mediterráneo -para el transporte de mercancías y de pasajeros hacia el sur de Europa- entra a formar parte de las "prioridades" de Bruselas. De lo que se consiga o no en esa jornada, y depende en gran parte del papel que desempeñe el Gobierno español, se podrá vislumbrar cuál será el futuro de la logística del transporte en el Mediterráneo a corto plazo. 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. De acuerdo con lo que se decida en Zaragoza, que condicionará la elección de los

corredores prioritarios antes de final de año, el eje ferroviario mediterráneo podría ser una realidad antes del 2015.

Ni los expertos ni la patronal son optimistas. Muchos errores de estrategia política se han cometido en los últimos años respecto al proyecto del corredor mediterráneo que ahora pueden pasar factura. El mayor de ellos fue que el Gobierno español no fue capaz en el año 2003, en la anterior revisión de las prioridades de la UE, de incorporar este corredor; y sí de colocar otros de dudosa efectividad logística en España. El hecho no resultaba excepcional: 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. Y aún hoy, a pesar de que ya existe una amplia sensibilidad política en Catalunya y Valencia sobre la prioridad de este corredor, no ha habido una acción política conjunta y contundente en reclamar esta infraestructura.

Han sido las patronales las que han forzado la demanda. La Asociación Valenciana de Empresarios (AVE), el Cercle d'Economia de Catalunya y las cámaras de comercio, entre otros actores, 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. Además, la crisis económica ha descubierto las graves carencias que sufren dos autonomías que dependen de las exportaciones -ambas representan casi el 40% del comercio exterior en España- para garantizar el futuro de su tejido productivo.

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 catalanes y valencianos. Y grandes compañías como la Ford ya han advertido que su futuro depende de esta red.

Ha sido, justamente, la sociedad civil, agrupada en torno al lobby Ferrmed, la que ha presionado a Bruselas, y también al Gobierno español, para que el corredor mediterráneo, que debería conectar Algeciras con los corredores que emanan del sur de Francia y el norte de Italia, sea una realidad. El ministro de Fomento, José Blanco, tiene, al respecto, la responsabilidad de presentar y defender ante sus homólogos europeos una idea que va más allá de lo que puede considerarse una infraestructura para ser un eje capaz de dinamizar la prosperidad de una de las áreas con mayor potencial de crecimiento de Europa. La debilidad del sector aéreo tras la nube volcánica llegada de Islandia, que obligó a cerrar prácticamente todos los aeropuertos del norte y el centro del continente, hace patente todavía más la necesidad de crear corredores ferroviarios europeos que sirvan de alternativa viable al avión. Y así lo dejó claro el ministro de Fomento.

Pero, ¿qué es el corredor mediterráneo que reclaman los empresarios? Por un lado, hay que hablar de las comunicaciones ferroviarias para pasajeros. No hay todavía fechas para unir Valencia y Barcelona con una línea AVE, principalmente por culpa del tramo entre Castellón y Tarragona. Cuando la alta velocidad llegue a la capital de la Plana en el

2014, será todavía más patente el cuello de botella que impedirá la conexión rápida con Barcelona, que ya estará unida, desde el 2012, con la frontera francesa. En el 2015 quedará por acabar este tramo y la conexión con Almería para que todas las capitales del mediterráneo estén unidas por alta velocidad.

Más cruda está la conexión ferroviaria para mercancías. La construcción de las líneas de alta velocidad va a permitir liberar las vías convencionales y que solamente discurran por ellas cercanías y mercancías. Sin embargo, Joan Amorós cree que es fundamental que estas líneas se adapten al ancho europeo, para que no tengan que detenerse en los Pirineos. "Y no es caro. El cambio de ancho de vía desde la frontera francesa hasta Cartagena costaría unos 1.500 millones de euros", asegura Amorós.

Precisamente, Ferrmed presentó el año pasado un estudio en el que se detallaban las inversiones necesarias para crear un corredor de mercancías que sirva a las empresas para sacar sus productos a Europa. En total, la entidad cifra en 40.000 millones de euros las mejoras en el tramo que conectará Algeciras con la frontera francesa, como parte de un eje mayor que atraviesa Francia, llega hasta Hamburgo y conecta con los países escandinavos. Ferrmed, que admite que el mayor retraso en las inversiones está en España, propone la creación de by-pass ferroviarios en Barcelona y Valencia, creando doble vía específica para que las mercancías no tengan que entrar en las ciudades, y con conexiones directas con los puertos y los polígonos.

El lobby, que agrupa a más de 150 empresas y gobiernos regionales, apuesta además por la construcción de terminales intermodales en puntos estratégicos y la introducción de otras cuestiones técnicas para

permitir que los trenes puedan llegar a medir 750 metros de longitud. Ahora lo importante es que la Comisión Europea acepte la propuesta de convertir este corredor en prioritario porque de ello depende el reparto de 600.000 millones de euros. Catalunya y Valencia se juegan, por tanto, su futuro logístico en una decisión que afectará a miles de empresas del corredor mediterráneo.