

Alianza de Camps y Maragall para impulsar el eje rival del Vignemale

Los Ejecutivos valenciano y catalán reclaman que se incluya en el Plan de Infraestructuras la construcción de dos vías dobles de ancho europeo por el litoral mediterráneo

ZARAGOZA. Los Gobiernos autonómicos de Cataluña y Valencia han formado una alianza para impulsar y reclamar al Ejecutivo central el desarrollo del eje ferroviario de gran capacidad para mercancías por el extremo oriental de los Pirineos. Este eje, que actualmente discurre desde Algeciras a Metz usando el paso fronterizo de Port Bou, pretende aprovechar la futura conexión de alta velocidad Figueras-Perpiñán, junto a importantes y costosas actuaciones de mejora, para erigirse en el principal corredor de carga continental. Su potenciación, junto a la construcción de la alta velocidad de tráfico mixto por el País Vasco, es un serio rival para el proyecto de la Travesía Central Pirenaica.

Los Gobiernos de Pasqual Maragall y Francisco Camps han encontrado en la reivindicación de infraestructuras comunes, un punto de encuentro que hasta ahora parecía imposible, especialmente por la polémica del trasvase del Ebro y desde que el líder valenciano se negase a participar en la Euroregión propuesta por su homólogo catalán. Sin embargo, la reclamación del eje de Port Bou protagonizó este miércoles una reunión de los consejeros de Obras Públicas de ambos gobiernos, José Ramón García Antón (Valencia) y Joaquim Nadal (Cataluña). Tras hacer oficial la creación del frente común, ambos se mostraron optimistas sobre un próximo encuentro directo entre Maragall y Camps.

La apuesta de Nadal y García Antón no peca precisamente de falta de ambición. Su intención es incluir en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) la creación de un doble eje ferroviario de ancho europeo por la costa mediterránea. De esta forma, habría dos vías sólo para el tráfico de pasajeros y otras dos exclusivas para mercancías. "Una doble vía mixta, para viajeros y carga, es claramente insuficiente", dijeron.

El consejero catalán insistió en que si se crea una sola línea se producirá una "concentración de tráfico de pasajeros y mercancías que disminuirá la prestación para unos y para otros", por lo que



Nadal y García Antón, tras su reunión en la consejería de Obras Públicas valenciana. EFE/KAI FÖRSTERLING

reiteró que "es necesario equiparar toda la línea a las mismas prestaciones". García Antón llegó a afirmar que esta infraestructura, que requiere de una inversión elevadísima y presenta problemas logísticos y de espacio en las conexiones con los puertos marítimos, podría estar operativa

en todo su trazado por Cataluña y Valencia en 2010.

Hasta la fecha, el desarrollo del denominado eje de Port Bou, que actualmente cuenta con problemas estructurales de capacidad (por estrangulamientos en varios puntos de su trazado y la necesidad del cambio de ancho de vía

en la frontera) contaba con el grupo de presión Ferrmed como su principal impulsor. Este lobby, formado por numerosas empresas e instituciones de todo el arco mediterráneo, se presentó en Bruselas hace dos meses con el objetivo declarado de conseguir que el proyecto se incluya en el listado de obras prioritarias de la Unión Europea. Ahora, los Ejecutivos catalán y valenciano han hecho suya la reivindicación y la plantearán al Gobierno de Rodríguez Zapatero como una de sus principales necesidades.

No al eje por Madrid

Nadal y García Antón criticaron el planteamiento de la CEOE de desarrollar ese eje para mercancías de gran capacidad entre Algeciras y el centro de Europa por Madrid. El proyecto esbozado por la entidad empresarial consiste en aprovechar el actual trazado de ancho ibérico, con muy poco tráfico actualmente al haber entrado en servicio el AVE entre Sevilla y Lérida, para llevar por ese corredor los trenes que transporten la carga procedente del Sur de

Cuestión de prioridad y necesidades

La rivalidad que existe entre la Travesía Central y el eje del Mediterráneo es un asunto de necesidades de tráfico y de prioridades. ¿Hay carga suficiente para justificar ambos pasos y, además, el futuro Vitoria-Dax? No lo parece. De hecho, en la reciente reunión Pirene, en Zaragoza, un representante de RFF (ente francés homólogo al ADIF) ya anunció que no se considera que antes de 2025 haya una demanda de tráfico que haga necesaria la Travesía Central, sobre todo porque se prevé que la mayor parte de carga

que se mueve en tren sea asumida por el enlace de alta velocidad Vitoria-Dax. La cuestión es qué se potencia mientras tanto, el paso central o el de Cataluña. Si la balanza se decantase por esta última opción, la Travesía se quedaría sin dos cosas básicas: financiación y demanda, lo que retrasaría el proyecto varias décadas. El eje del Mediterráneo es especialmente interesante para las empresas concesionarias del tramo Figueras-Perpiñán, que cobrarán peaje a los convoyes que utilicen esa vía. **C. V.**

FRENTE A FRENTE

1 El **coste** de potenciar el corredor Algeciras-Metz-Duisburgo por el litoral mediterráneo se calcula en 40.000 millones de euros. Arreglar el corredor interior Sevilla-Madrid-Zaragoza-Barcelona cuesta 340 millones y el Vignemale, como mucho, 7.000.

2 El **plazo posible de ejecución** de los proyectos es también muy diferente. El trayecto defendido por Ferrmed no estaría terminado antes de 2025. El corredor del interior puede adecuarse en dos años, el mismo tiempo en el que el Canfranc podría reabrirse.

3 Las exigencias de **expropiaciones** tampoco resisten la comparación. La alternativa por el interior ya tiene el corredor hecho y en propiedad del ADIF. El otro proyecto obliga a operaciones muy complicadas en el estrecho pasillo mediterráneo, que ya está muy saturado.

LA FRASE

"Una sólo vía doble de uso mixto entre Valencia y Barcelona es claramente insuficiente"

JOAQUIM NADAL
Cjro. de Obras Públicas catalán

la Península y el Magreb. La idea es mucho más económica que el eje por el mediterráneo, favorece el reequilibrio territorial y puede comenzar a funcionar mucho antes.

Zaragoza se aprovecharía de este corredor, sobre todo si se sabe aprovechar ese tráfico en sinergia con la plataforma logística y su área ferroviaria. El proyecto sería todavía más incuestionable si existiera una conexión ferroviaria con Francia desde la capital aragonesa, bien fuera el Canfranc (cuya reapertura es técnicamente factible en dos o tres años si existiera voluntad política para llevarla a cabo), bien la Travesía Central Pirenaica o túnel de Vignemale (un proyecto que, como mínimo, necesita quince o veinte años para ser una realidad).

En todo caso, dos proyectos como la Travesía Central (que ya está dentro de la lista de infraestructuras prioritarias para la UE) y el eje de Port Bou no son, por sus características, compatibles ni para Francia ni para España.

CARLOS VILLANOVA