

Ciudadanos

El debate de las infraestructuras

Francia retrasa la conexión del AVE catalán hasta el 2030

Queda aparcada la conexión imprescindible entre Perpiñán y Montpellier
El corredor mediterráneo ha de ser el gran polo de atracción del tráfico con Asia

El tren de alta velocidad aún no llega a Barcelona y ya tiene retraso para salir hacia París; el parón en la construcción de la línea en Francia supone un grave problema estratégico

FRANCESC PEIRÓN | Francia no está por la tarea. Ésta es la conclusión en la que coinciden los diversos sectores políticos y sociales catalanes ante el poco interés manifestado por los vecinos geográficos y su decisiva capacidad de influencia en el progreso de las infraestructuras del arco mediterráneo, de los Pirineos hacia abajo. El tren veloz se ha convertido en la prueba del carbono catorce de esta teoría, ya que las autoridades francesas cada vez retrasan más -ahora ya lo sitúan entre el 2025 y el 2030- la conexión por alta velocidad entre Perpiñán y Montpellier, que es el cuello de botella que frena la ruta catalana del AVE hacia el corazón y el este de Europa, tanto para los pasajeros como, sobre todo y en especial, para el tráfico de las mercancías.

La última fecha del 2025-2030 para enlazar sin cortapisas España y Francia mediante el AVE o el TGV, ya sea el nombre del invento según la versión comercial utilizada en uno u otro país, aplaza una década la considerada anteriormente y demuestra, subrayan fuentes de la Generalitat, el poco interés de Francia por resolver este asunto. Esta previsión aparece en uno de los documentos que los responsables del Estado vecino han entregado a las regiones del sur para el debate público abierto respecto a las infraestructuras, un debate que allí es *conditio sine qua non* para que se pueda tomar una decisión al respecto.

En medios oficiales del Gobierno español que siguen este tema todavía parecen más pesimistas, por cuanto, pese al nuevo retraso anunciado en esos documentos de trabajo, el Ejecutivo del país vecino jamás ha hecho un anuncio formal ni ha alcanzado un acuerdo vinculante con la Moncloa. Estas fuentes precisan que la tendencia hacia el sur nunca ha sido prioritaria y que los esfuerzos franceses en materia ferroviaria se concentran en dirección a Alemania e Italia.

De esta manera se entiende la referencia al carbono catorce, sustancia que facilita datar la edad prehistórica de los hallazgos arqueológicos. No es una exageración. La alta velocidad europea surgió, y con gran éxito, precisamente en Francia a principios de la década de los ochenta del pasado siglo. De esta innovación se empezó a hablar en Catalunya en 1986, cuando se diseñaron trazados que partían de Barcelona, prescindiendo de Madrid, y concluían en París. Si se cumple la última previsión del Ejecutivo galo, habrá sido necesario medio siglo para conectar los dos países, una cuestión que a partir del 2009, con la esperada conclusión del túnel transfronterizo, quedará pendiente de muy pocos kilómetros, algo más de un centenar, aunque, por lo visto, son de un alto valor estratégico.

El endeudamiento financiero de Francia y la obsolescencia de algunas de sus redes logísticas, con el consiguiente temor a que se abran de par en par las puertas a Catalunya y Valencia, se citan como elementos determinantes en este bloqueo ferroviario. Así lo indican los responsables de Barcelona Centre Logístic (BCL) y el Consorci de la Zona Franca (CZF), que participan con sus aportaciones en este debate sobre la política de transporte en el valle del Ródano, el arco del Languedoc y la zona de la Costa Azul. Este análisis, en el que se apuesta por la intermodalidad de las infraestructuras, se

inició el pasado marzo y finalizará el próximo 20 de julio.

El documento auspiciado por BCL y el Port de Barcelona, que ha recibido el impulso y el apoyo del Ejecutivo catalán, valora como imprescindible la conexión de todo el corredor mediterráneo y su continuación hacia el norte de Europa. En este informe se señala que el eje del valle del Ródano y su extensión por el sur del Mediterráneo "constituye un corredor con una unidad funcional que requiere políticas integradas entre modos de transporte, sectores de actividad y regiones francesas y españolas".

El objetivo primordial del desarrollo de este corredor, que tiene como referente de articulación y estrategia los puertos norteamericanos, es convertirse en el polo de atracción del tráfico establecido con Asia, que es el más dinámico en estos momentos. "Considerando que todo este flujo entra por el Mediterráneo, pese a que sólo el 25% desembarca en los puertos de este mar, tenemos la oportunidad de desarrollar la actividad portuaria, logística y el tejido económico local si somos capaces de atraer los tráficos asiáticos hacia el eje Tarragona-Marsella". Esta estrategia, remarca el documento, precisa de todo un conjunto de circunstancias que otorguen a la fachada marítima un sistema portuario integrador y flexible.

Uno de los elementos más relevantes es "mejorar el corredor, prioritariamente por el modo ferroviario, para conectar el arco mediterráneo con el interior de Europa y con el resto de las redes europeas". Y todavía se insiste: "Hay que estructurar un corredor eficaz y sostenible. La respuesta a estas dos premisas pasa necesariamente por actuar sobre la red ferroviaria que sirva al corredor, mejorando su capacidad y la explotación de manera que se incremente su participación modal".

Los puntos negros se centran en el entorno de Barcelona, en el paso fronterizo, entre Perpiñán y Montpellier, y entre esta ciudad y Nimes. "Estas deficiencias desincentivan el uso del tren por falta de fiabilidad".

El corredor ferroviario debería aliviar la presión sobre el tráfico de camiones que, se quiera o no, es el rey en el transporte de mercancías. La asignatura pendiente es desatascar los cuellos de botella de los citados tramos entre Nimes y Montpellier", ya programado para el 2012-2015 y, sobre todo, el Montpellier-Perpiñán, que es el gran problema, al hablarse sólo de una previsión para el 2025-2030. El informe subraya que algunos tramos del corredor ya estarán saturados entre el 2010 y el 2015.