

Expertos alertan de que el corredor no estará hasta 2043 con la inversión actual



Obras del tercer carril en el tramo Fuente de San Luis-Alboraya. :: j.j.monzó

Francia aprueba la línea entre Perpignan y Montpellier para pasajeros y mercancías, que tendrá un coste de 5.520 millones

«Hay que trabajar para que el corredor mediterráneo no sea una leyenda urbana». La frase, pronunciada ayer por el presidente de la Generalitat, Ximo Puig, en una jornada sobre el corredor mediterráneo, sirvió para resumir la incertidumbre que pesa sobre esta infraestructura dado el ritmo de las obras y de las inversiones del Gobierno central. Puig, que abrió el acto organizado por las 22 universidades que integran el Fórum Vives (Comunitat, Islas Baleares, Cataluña y Andorra), lamentó que las prioridades en las inversiones públicas «no hayan sido equitativas, sino vinculadas al origen de los ministros».

Fue el secretario autonómico de Obras Públicas, Josep Vicent Boira, quien puso sobre la mesa una cifra que dejó en evidencia el escaso peso del corredor mediterráneo en los presupuestos del Ministerio del Fomento. Así, recordó que si el AVE a Galicia representa el 27% de las inversiones en ferrocarril, la implantación del tercer carril apenas logra el 5%, al igual que la línea Madrid-Badajoz, a pesar de que las regiones que atraviesa el corredor representan el 50% de la población española, el 47% del tejido productivo o el 51% de las exportaciones.

- [General Motors anula el tren a Valencia a través de Teruel](#)
-

Boira también explicó la situación actual en Francia, que acaba de dar luz verde al proyecto ferroviario entre Perpignan y Montpellier con un coste de 5.520 millones y con un planteamiento similar al del corredor, es decir, plataforma diferenciada para pasajeros y mercancías y ancho internacional.

«Si Fomento invierte al ritmo actual, tardaríamos 27 años, es decir, iríamos a 2043, para tener una infraestructura que nos conectase con la red europea», reflexionó tras comparar el caso francés con las cifras españolas y tras alertar de que el tramo Valencia-Tarragona sigue siendo «una asignatura pendiente». Para Europa el corredor, entendido como doble plataforma, debería estar ejecutado en 2020.

De ahí que reclamase al próximo Gobierno «una visión estratégica en infraestructuras, más allá de operaciones inmediatas», punto en el que abogó por «romper con el mapa radial de infraestructuras» en España, idea en la que coincidieron el resto de asistentes a la jornada celebrada en la Universitat Politècnica. Así, Puig criticó la visión «centralista» de las inversiones y recordó que «España no nace y acaba en Madrid» y que «las infraestructuras sirven también para coser el territorio».

Segundo tramo en tránsito

Más cifras: España cuenta con siete tramos en los que circulan más de 700 trenes a la semana y dos de ellos están en la Comunitat. De hecho, el tramo entre Sant Vicent de Calders y Valencia es el segundo con el tránsito diario más alto de España, «por lo que debería recibir más inversiones por parte del Estado», reclamó el secretario autonómico de Obras Públicas.

Tanto Boira como Aurelio Martínez, presidente del Puerto de Valencia, coincidieron en rescatar la publicación del Banco Mundial fechada en 1963 sobre las necesidades de infraestructuras en España, ya que se recomendaba como inversión prioritaria la carretera por el Mediterráneo, que luego fue autopista. «Lo vio entonces el Banco Mundial y ahora Bruselas», apuntó Martínez, que rechazó el tercer carril «porque no vale para nada, no facilita el transporte de mercancías», además de preguntarse si «estará algún día».

El presidente de la Autoridad Portuaria fue muy crítico con las deficiencias en el transporte de mercancías por ferrocarril, cuya cuota en España apenas representa el 4% frente a Europa, donde llega al 12%. Por ello, lamentó que

para Adif «invertir en mercancías sea un derroche». Y, con cierta ironía, rescató los 3.500 millones que se han destinado al túnel de Pajares (Asturias).

Por su parte, los representantes de Ford y de Basf, Luis Rafecas y Carlos Pastor, destacaron las oportunidades que traería la implantación del corredor, como la reducción del impacto medioambiental del transporte por carretera, la existencia de trenes con mayor capacidad o mayor competitividad para marcas valencianas, además de no depender del precio del petróleo.

Apoyo de las universidades

También las universidades firmaron un manifiesto en el que definieron la infraestructura como «indispensable para el desarrollo adecuado y el crecimiento a todos los niveles» y resaltaron que «es un momento clave para que los políticos reconozcan la necesidad de un sistema ferroviario competitivo y sostenible» en el Mediterráneo.

El acto contó con el apoyo de, entre otros, José Vicente Morata (Cámara de Valencia), José Vicente González (Cierval), Salvador Navarro (CEV), Francisco García Calvo (Ferrmed), Miguel Muñoz Veiga (Colegio de Ingenieros Industriales), Manuel Miñés (Cámara de Contratistas), Francisco Toledo (Puerto Castellón) además de alcaldes de municipios como Paterna.