

Diversos retos pendientes amenazan la eficiencia del futuro Corredor Mediterráneo



La presidenta de Adif, Isabel Pardo, ha anunciado que aún quedan por definir algunos aspectos del Corredor Mediterráneo antes de su puesta en marcha. Está previsto ponerlo en marcha en 2021, pero han sido numerosos los cuestionamientos de esa fecha en la jornada sobre este eje ferroviario organizada por el diario Expansión en Barcelona. La máxima responsable de Adif ha citado como alguno de esos desafíos pendientes los grandes desniveles del terreno que se presentan en algunos tramos, el gálibo o cuestiones técnicas del tercer hilo. Por su parte, el secretario de Infraestructuras i Mobilitat de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, Isidre Gavín, ha anunciado que desde el Ejecutivo catalán “estamos dispuestos a colaborar y a compartir las externalidades negativas” que se deriven de determinadas actuaciones para desarrollar el Corredor Mediterráneo.

El secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del ministerio de Fomento, Pedro Saura, ha recordado que la eficiencia del futuro corredor también dependerá de las inversiones que realicen el resto de países, como

Francia o Italia, y ha afirmado que “si el Corredor Mediterráneo no funciona adecuadamente con los suficientes retornos, la estrategia de movilidad de España no funcionará”.

No obstante, Isidre Gavín ha resaltado que la puesta en marcha de las infraestructuras “no servirá de nada” si no se priorizan las conexiones con los puertos, centros logísticos y empresas. “No se trata de mirar solo a las vías, sino también a lo que pasa en su entorno”, ha puntualizado. En referencia a las conexiones ferropuertuarias, la presidenta del puerto de Barcelona, Mercè Conesa, ha recordado a Adif que la instalación portuaria necesita accesos ferroviarios para no perder competitividad: “Tenemos la solución técnica y ahora debemos abordar el consenso político”.

Otro reto que afronta el corredor hace referencia, más allá de las infraestructuras, al servicio que se dé en ellas. En este sentido, el presidente ejecutivo de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP), Juan Diego Pedrero, ha señalado que desde el sector ferroviario se está intentando evitar “el fracaso del túnel del Pertús”. Según ha explicado el presidente de FGC, Ricard Font, en la actualidad cruzan 12.000 camiones diarios por la frontera de La Jonquera, mientras la cuota ferroviaria se sitúa en el 4%, lo que supone “un fracaso absoluto y directo a la lucha contra el cambio climático”.

Por su parte, el presidente del puerto de Tarragona, Josep Maria Cruset, ha aprovechado la ocasión para recordar el coste que supone que la infraestructura no esté lista: “Cada minuto que perdemos de no tener operativo el corredor nos cuesta dinero”. Por ello, ha señalado la ventaja competitiva que conllevaría para el puerto captar una parte del tráfico que llega a Rotterdam (Holanda) a través del uso del ferrocarril hasta el centro de Europa.

Durante su intervención en la jornada, la presidenta de Adif también ha explicado la intención de Adif de consolidar el núcleo Valencia-Barcelona, cuyo desdoblamiento completo aún está inacabado. Por otra parte, Conesa ha hecho referencia a la mejora que supondría adaptar el corredor Madrid-Zaragoza-Barcelona a 750 metros y ha expresado el compromiso del puerto para desarrollar un acuerdo económico para invertir en esta línea.

EL CORREDOR MEDITERRÁNEO COMO ALTERNATIVA A LA PLANIFICACIÓN RADIAL

Durante su intervención, Isidre Gavín ha resaltado que “se deben priorizar los proyectos que no sean esclavos de una planificación radial” y ha señalado que “todavía se está a tiempo de reorientar la estrategia”. Además, el secretario de Infraestructuras i Mobilitat ha puntualizado que «para que la expectativa de corredor mejore debe haber más alineamiento institucional y público-privado”.

En la misma línea, el presidente de PRO-AVE y vicepresidente de Ferrmed para España, Federico Félix, ha opinado que “ha sido un gran error por parte del Gobierno español dirigir que todo pase por Madrid” porque “perjudica mucho a una región exportadora como la Comunidad Valenciana”. En este sentido, ha señalado que, según sus cálculos, la diferencia de coste entre un kilogramo exportado de mercancías por ferrocarril o por camión es de 6 céntimos por kilo. “Sumado por toneladas, en 25 años probablemente tendríamos la mitad del corredor pagado”.