

EL CORREDOR

Germà Bel

(Publicado en *La Vanguardia*, 28 de mayo de 2010)

La crisis está obligando a redefinir las prioridades de la política de infraestructuras, lo que depara motivos para la esperanza. No me refiero al error de persistir en la prioridad de extender el AVE, que lastra ahora la inversión realmente productiva y provocará una dolorosa acumulación de déficits de explotación en el futuro. Mejor juicio merece que el Ministro de Fomento insista en potenciar el ferrocarril de mercancías, con especial énfasis en la conexión con los principales puertos españoles. Así debe ser; potenciar el ferrocarril de mercancías exige la conexión intermodal entre puertos y ferrocarril.

El nuevo énfasis de Fomento es muy oportuno. En junio se celebrará una cumbre de ministros de transporte de la UE para decidir sobre las redes transeuropeas del ferrocarril de mercancías. España llega aquí habiendo concedido prioridad al eje Algeciras-Madrid-Zaragoza-Frontera francesa. Esta decisión, adoptada por el anterior gobierno del PP y mantenida por el actual, no respondió a criterios de eficacia y eficiencia en el transporte. Es imposible definir un corredor más alejado de los principales puertos de España. Además, el volumen de mercancías que circulan por vía terrestre por ese corredor es mucho menor que en otros corredores, especialmente el del Mediterráneo. Parece que el gobierno insistirá en que se conceda también prioridad al corredor Mediterráneo. Con buen juicio: una conexión ferroviaria con los puertos mediterráneos desde Algeciras hasta Francia ofrece un servicio incomparable a la economía española.

La prioridad europea es importante, pues permitiría disfrutar de cofinanciación europea. Pero el gobierno español puede enfrentarse a un problema: quizás algunos socios financiadores, como Alemania y Francia, no entiendan que se designen dos corredores prioritarios para España, mientras ellos solo designan uno. Tendría su lógica. En tal caso, el gobierno español afrontaría una difícil papeleta: ¿Mantiene la prioridad Algeciras-Madrid-Zaragoza-Frontera o apuesta Algeciras-Mediterráneo-Frontera? Consideraciones de transporte llevarían a elegir el segundo. Pero si atendemos al peso de la Historia, quizás otros factores extraeconómicos pesen más en la elección. En el siglo XVIII se decidió que las carreteras prioritarias eran las que conectaban radialmente Madrid, que recibieron financiación estatal, mientras que el resto eran financiadas por los interesados. En el siglo XIX se decidió que las redes ferroviarias prioritarias eran las que conectaban radialmente Madrid, construidas por cuenta de la Hacienda Estatal, mientras que el resto quedaban a iniciativa de los interesados....De conservarse el mismo patrón, puede esperarse que el corredor de mercancías que conecta Madrid reciba la financiación europea, mientras que el Mediterráneo, que seguro que será tratado con gran amabilidad, debería recurrir a financiación por los interesados. ¿Estamos llegando a un *deja vú*? .. o quizás ya hemos llegado. La respuesta en pocas semanas.