UN PASO EN LA BUENA DIRECCIÓN
Germà Bel
(Publicado en *La Vanguardia*, 21 de diciembre de 2010)

Es muy buena noticia que el puerto de Barcelona esté conectado con Francia en ancho internacional del vía, porque esto aumenta la competitividad del tráfico de mercancías. La solución adoptada es algo tortuosa, pero efectiva; el uso inicial es muy limitado, pero sus posibilidades aumentarán en el futuro. Un buen paso, en un camino que todavía tiene mucho por recorrer.

La visión catalana de la conexión ferroviaria con Europa estuvo dominada hasta hace poco por un error: el acento excesivo en la conexión de viajeros, y la minusvaloración de la conexión para mercancías. Las mercancías tienen menos glamour que los viajeros. Pero, y esto es crucial, el avión seguirá siendo por décadas el modo principal de conexión de viajeros entre Cataluña (y España) con Europa, por mucha mejora del ferrocarril que se haga. Es y será cuestión de precio y tiempo de viaje entre alternativas. En cambio, la conexión de mercancías con Europa necesita el refuerzo del ferrocarril para restar tensión a la carretera, reducir la congestión y mejorar el medio ambiente y la siniestralidad, puede ser protagonista a distancias largas.

El enfoque erróneo de la política catalana comparte responsabilidad en el monumental atraso de dotación de ferrocarril en el corredor mediterráneo. Aunque la responsabilidad principal recae sobre quien ha ostentado y ostenta el poder y los recursos: la conexión de las regiones mediterráneas entre sí y con Europa nunca ha sido relevante para una política española obsesionada desde 1720 por la radialidad, como documento en mi libro *España, capital París*. De ahí que la única prioridad española con rango oficial en la red ferroviaria europea de mercancías es la central, que va por Madrid y, por tanto, muy lejos de los grandes puertos españoles.

Es importante que las instituciones políticas y económicas de Cataluña hayan puesto las mercancías en el centro de sus preocupaciones. El desarrollo del corredor mediterráneo y su conexión con los puertos lleva mucho retraso, y no debe acumular más. Es necesario conseguir que la política de infraestructuras del gobierno central abandone su obsesión por líneas de AVE que llevan a ninguna parte (en términos de demanda efectiva) y priorice ¡ya! el fomento de la productividad. Sobre todo, porque la herencia de tres siglos de obsesión radial podría llevar al gobierno a pensar que 'lo del corredor mediterráneo que se lo paguen los usuarios (pero el resto no), pues allí sí que hay tráfico'. De ser así, sería más de lo mismo: tarde y mal (con desventaja competitiva). Seguro que ya llegamos tarde, pero aún estamos a tiempo de llegar bien. Eso sí, sólo si las instituciones públicas y privadas de las regiones mediterráneas presionan juntas en la buena dirección.