

CORREDOR PARA TODOS
Germà Bel
(Publicado en *La Vanguardia*, 20 de octubre de 2011)

Por fin cambios en el mapa de la red básica transeuropea de transporte de mercancías, por lo que corresponde a la península. El corredor mediterráneo (CM) ha quedado incorporado como una de las prioridades adoptadas por la Unión Europea, en su trazado desde la frontera con Francia hasta Almería, y desde ahí vía Andalucía interior, hacia Algeciras. Esta decisión corrige el olvido en que quedó el CM en la propuesta realizada en 2003 por el gobierno popular, henchida de nacionalismo español, y mantenida en los años posteriores. En junio de 2010, después que hubiese alcanzado tono y volumen la demanda de amplios sectores sociales y económicos de las regiones mediterráneas, y de los pronunciamientos claros del ministro francés de transporte y del comisario europeo del ramo sobre la inviabilidad de la travesía pirenaica central, la política española viró el rumbo, y comenzó a solicitar –también– la prioridad para el CM. Las crisis económicas obligan a mirar de cara a la realidad. Las cartas quedaron echadas, y sólo faltaba conocer hasta dónde llegaría el CM hacia el Sur. El trazado final es correcto, pues no tiene ningún sentido económico seguir el litoral mediterráneo entre Almería y Algeciras: demasiado coste para muy escasa demanda de uso.

Que se hayan producido cambios en el mapa no quiere decir que haya cambiado el mapa. Además de introducir la nueva prioridad del CM, se ha mantenido la del corredor central entre Algeciras y Zaragoza (dejando ‘diplomáticamente’ para un futuro el estudio de la travesía central del Pirineo). Y también se ha dado prioridad al denominado corredor atlántico, que conectará Portugal, vía Madrid y Valladolid, con el País Vasco. Está claro que el mapa no ha cambiado de esencia, a pesar de los cambios notados, pues Madrid –pese a ser totalmente irrelevante en el tráfico de mercancías con Europa– (recuerden, se está definiendo la red básica transeuropea) se convierte en la rótula de la mayor parte de las prioridades que ha aceptado la Comisión entre las cinco propuestas por el gobierno de España. Demasiado coste para tan escasa demanda. Por cierto; lástima que –puestos a dar café para todos– no se haya dado prioridad al trazado de Zaragoza a País Vasco, para completar el valle del Ebro.

Ha habido cambios conceptuales, y los puertos (en el Mediterráneo y en el Atlántico) se han situado en el mapa. Es bueno (y lógico). Pero la explosión de prioridades en la península no es acompañada por un aumento de las asignaciones de la UE a cada país. Por tanto, el café para todos se hará con el mismo café. Y esto siempre acaba igual: café en algunos lados y achicoria en otro. Esta discusión, la práctica, ya es la agenda para los próximos años.