

Corredor 2021

El ministre de Foment Ábalos va participar en un acte a Barcelona fa dues setmanes, en el qual va anunciar que el Corredor Mediterrani estarà operatiu el 2021 des d'Algesires a la frontera francesa, i només quedaran pendents algunes "obres concretes" per completar la infraestructura. Bé; no cal posar-se tiquismiquis perquè algunes obres concretes puguin quedar pendents d'acabar, ja que estarien en execució segons el ministre. Tenim dret d'entregar-nos al gaudi de què correspon a tan positiu anunci, tot considerant els anys de retard que porta la cosa.

Sembla que una actuació clau per avançar la connexió de tot el corredor serà l'avançament de la millora de la via entre Granada i Almeria. Aprofitant la via única existent entre ambdues ciutats andaluses, es reformarà la plataforma i s'adequarà per velocitat alta (no es Alta Velocitat, però res no és perfecte) en ample internacional, avançant-se del 2023 al 2021 l'entrada en servei. Que hi hagi només una via és suficient, diu el Ministeri, perquè això és suficient per la demanda d'ús que tindrà la mencionada ruta. És probable que així. I igual no està malament no repetir l'espectacle de quatre -i fins a cinc vies- en algunes de les rutes que connecten radialment Madrid a tra-

vés de la Meseta, i que en alguns casos no tenen demanda per justificar més d'una via. És bona cosa aprendre dels errors del passat.

El que sembla que no està tan clar que s'avanci és la connexió entre Almeria i Múrcia, tram que no es preveu que entre en servei fins al 2023, això sí, en alta velocitat i ampli internacional de via. Suposo que serà una de les "actuacions concretes" a què es referia el ministre que estaran en marxa.

En el que ens queda més a prop, l'itinerari Castelló-Tarragona, se suposa que "algun any que ve" entrarà finalment en servei la doble via Vandellòs-Tarragona, segurament l'execució més dilatada de la història recent del ferrocarril a Espanya, i es modificaran les travesses perquè tinguin ample internacional. I així, pedaç aquí i pedaç allà, sembla que els trens de viatgers podran fer el recorregut en ample internacional pel Corredor, de vegades més de pressa i de vegades no tant.

En tot aquest panorama, tanmateix, una cosa no està del tot clara. Si tot el traçat és en ample internacional, i les parts del traçat en alta velocitat i ample internacional no admet el trànsit de mercaderies, com s'ho faran els trens de mercaderies per circular per la Mediterrània, si han d'anar canviant l'ample dels eixos



Germà Bel
Economista

dels trens? Ningú ha donat una resposta clara a aquesta pregunta, tot i que hi ha malpensats que diuen que sempre es podria aprofitar la via en ample ibèric entre València i Saragossa per suplir la inconveniència. Tampoc és tan greu, potser, ja que probablement no estaran resoltes de forma adequada les connexions entre els ports i el ferrocarril, requisit central per a l'aprofitament del ferrocarril de mercaderies.

Podem, per tant, ser optimistes, i que no ens enteli l'estat d'ànim el fet que la modernització del Corredor mediterrani es va pensar prioritàriament i fonamentalment per articular el transport de mercaderies per ferrocarril en ample internacional, per facilitar la integració en les xarxes europees d'ample internacional. Només els perfeccionistes es fixen en aquests detalls. I, en qualsevol cas, ja veurem com són les coses quan arribi el 2021...per cert, any posterior al límit màxim de duració de l'actual govern. Quines casualitats!