

El corredor central torna a escena



L'estació de Canfranc, a Aragó, ara abandonada, hauria de ser un punt clau del corredor central per a arribar a l'estat francès.

Dimecres passat el Ministeri de Foment espanyol anunciava la intenció de demanar a la Comissió Europea que incorpore el corredor central com un eix prioritari de transport ferroviari. L'anunci significa una amenaça per a l'eix mediterrani i la recuperació de la concepció radial en la planificació de les infraestructures.

És impossible que, en començar a llegir aquesta notícia, el lector no tinga una certa sensació de *déjà vu*. Quan tot feia pensar que la qüestió del corredor mediterrani s'havia encarrilat, després de la benedicció oficial que rebé el mes d'octubre passat de part de la Comissió Europea, un nou obstacle entrebanca el camí. Ara l'impediment és l'anunci fet dimecres passat per la ministra de Foment, Ana Pastor, en el sentit que el govern espanyol instarà la Comissió Europea

a incorporar la corredor central dels Pirineus com un dels eixos prioritaris de transports de la Unió Europea. Segons que va assegurar la ministra, fer la travessia central dels Pirineus —és a dir, un túnel de 41,7 quilòmetres des de l'estació aragonesa de Canfranc— és “fonamental” per a evitar una “Espanya asimètrica” i impulsar la competitivitat. I va afegir: “El corredor central és una petició unànime de les comunitats autònomes; l'Espanya central també existeix.”

Les declaracions de la ministra són una patcada forta als interessos dels Països Catalans, que aquests darrers anys han maldat per convèncer Brussel·les i Madrid de la necessitat de potenciar la connexió ferroviària a la façana mediterrània. Finalment, i després d'una campanya de mobilització política i empresarial que es va intensificar durant el 2011, l'octubre passat la Comissió Europea, per mitjà del comissari de Transport, Siim Kallas, anunciava la inclusió del corredor mediterrani en la xarxa trans-europea de transports. Dit en termes futbolístics, el nomenament seria com si les vies del tren que avui travessen longitudinalment el nostre territori s'incorporaren a la lliga de Campions de les infraestructures europees. La decisió satisfia l'ambició dels responsables polítics empresarials i polítics i implicava revisar, ni que fora parcialment, la visió radial que havia guiat la planificació de les infraestructures a l'estat espanyol. Kallas mateix va fer notar el *mal jacobi*. Espanya, segons que va dir Siim Kallas davant tota

la premsa europea, “majoritàriament ha tingut unes infraestructures molt centralistes”. I va continuar: “no tot ha de passar pel centre”. Així doncs, la travessia central del Pirineus, que l’any 2003 havia promogut el govern de José María Aznar, desapareixia del mapa prioritari europeu.

Tot torna a començar. Tanmateix, s’equivocaren aquells qui van fer ballar els gegants abans de Corpus. Perquè, si bé el pronunciament del mes d’octubre va comportar un punt d’inflexió, el mapa proposat per l’executiu europeu encara havia de passar pel sempre tortuós tràmit d’aprovació definitiu. I és aquí, en aquest tràmit de debat i revisió, on Madrid vol clavar l’arpa. Des d’ara i durant un any, el disseny definitiu de la xarxa transeuropea de transport es debatrà en un diàleg de tres on intervenen la Comissió Europea, el Parlament Europeu i el govern espanyol. I és aquí que el PP traurà tota l’artilleria per a convèncer els responsables comunitaris que recuperen la travessia central dels Pirineus. El veredict final dependrà, doncs, de la capacitat de Madrid de fer valer el seu criteri.

D’aquesta manera, “obrim la mateixa discussió que havia quedat tancada el mes d’octubre”, es lamenta el professor de geografia de la Universitat de València Josep Vicent Boira, que es declara “molt alarmat” pel que puga passar finalment. “Tornar a demanar que es faça un túnel que forade els Pirineus és marejar Europa”, es lamenta Boira, que, des del món acadèmic, ha estat un dels principals valedors del corredor mediterrani. “Tornar a obrir la qüestió, quan fa menys de mig any la Comissió Europea ja va dir-hi la seua, perjudica al corredor mediterrani”, sentència.

D’una opinió molt semblant, si bé una mica més optimista, és Joan Amorós. El president de Ferrmed, el *lobby* empresarial que aquests últims anys ha reivindicat el corredor ferroviari, dubta que Brussel·les escolte les esmenes que Madrid vol plantejar al mapa, però reconeix que “els estats tenen tant de poder que.. ja ho veurem”. “Si s’accepten els canvis que vol el Ministeri, es desdibuixarà el mapa que s’havia acordat a l’octubre

Ana Pastor: “El corredor central és una petició unànime de les comunitats autònomes; l’Espanya central també existeix”

i, ahora, es promourà un corredor que no té rendibilitat.” D’arguments per a no acceptar la proposta de Madrid, Brussel·les en té un bon grapat. El primer –el més evident– és que la península ja compta, ara per ara, amb dues eixides ferroviàries, l’una per Irun, l’altra per Portbou. Així doncs, no sembla que tinga gaire sentit que la Unió Europea s’embarque en un projecte que preveu de perforar els Pirineus al llarg de 41,7 quilòmetres, per més que els successius governs aragonesos i l’executiu espanyol s’hagen fet un fart de preveure el col·lapse futur de les connexions ja existents.

“Ara per ara, es doblen les vies, de manera que d’aquí a poc en teindrem quatre –exposa Joan Amorós–. Quan siguen d’amplada europea hi podran circular entre 900 i 1.000 trens diaris. Ara mateix per Irun i Portbou passen entre 40 i 50 trens diaris. Per arribar als 1.000 que hi ha previstos, encara haurà de transcórrer molt i molt de temps. La travessia central dels Pirineus només té sentit de plantejar-la quan de veritat es perceba que hi ha un col·lapse.”

La reacció. La intenció de Madrid ha esvalotat la classe política catalana, començant per la Generalitat mateix. El govern català considera que l’anunci d’Ana Pastor “no té ni cap ni peus” i creu que una obra “faraònica” com aquesta té un cost impossible d’assumir per al govern espanyol i la Unió Europea. Per al socialista Joaquim Nadal, “plantejar les coses en termes d’accontentar tothom quan no hi ha demanda suficient que ho justifique és un disbarat polític en plena crisi econòmica”.

Molt més tèbia ha estat la reacció al sud del Sènia, on només les forces minoritàries han alçat la veu per a reclamar que el govern valencià intercedesca davant Rajoy per a reconsiderar l’anunci de dimecres. Des de Compromís, Enric Morera considera que “és un colp molt fort perquè trobem que l’executiu de Rajoy continua en l’erràtica línia de fer infraestructures que no són rendibles, que costen molts diners”. Per la seua banda, el diputat per Esquerra Unida considera que “és delirant que ara es parles de dues infraestructures de característiques faraòniques. La seua execució seria un malbaratament espectacular de diners”.

Siga com siga, l’anunci d’Ana Pastor no ha originat cap reacció per part del govern valencià, per més que l’octubre passat, la notícia de la incorporació del corredor mediterrani a la xarxa transeuropea de transports fora rebuda amb els més alts honors. De fet, al seu primer discurs amb motiu del 9 d’Octubre, Fabra va arribar a dir que vaticinava un “nou segle d’Or” gràcies a aquesta infraestructura. El silenci regnant a la plaça de Manises després de l’afrent del ministeri espanyol és una mostra de l’escàs pes polític de València a Madrid. La concessió més gran que ha fet Fabra als qui li demanen una reacció contundent ha estat anunciar que demanarà l’agilitament del corredor mediterrani a la reunió que farà el dia 28 amb Mariano Rajoy. Per una altra banda, la consellera d’Infraestructures, Isabel Bonig, va donar senyals de quin serà el discurs de la Generalitat en aquesta qüestió: “Des de la Comunitat Valenciana no competirem amb altres corredors ferroviaris, sinó que defensarem el nostre.” La hipotètica incorporació del corredor central, segons Bonig, “no minva en absolut el compromís del Ministeri amb el corredor mediterrani”. “La invisibilitat dels valencians és una cosa secular –apunta el geògraf Josep Vicent Boira–. En la qüestió del corredor mediterrani sempre hem hagut de nadar contracorrent i sembla que aquesta vegada també ens tocarà fer-ho”.

Violeta Tena