

El transporte ferroviario de carga entre España y Francia «peligra»

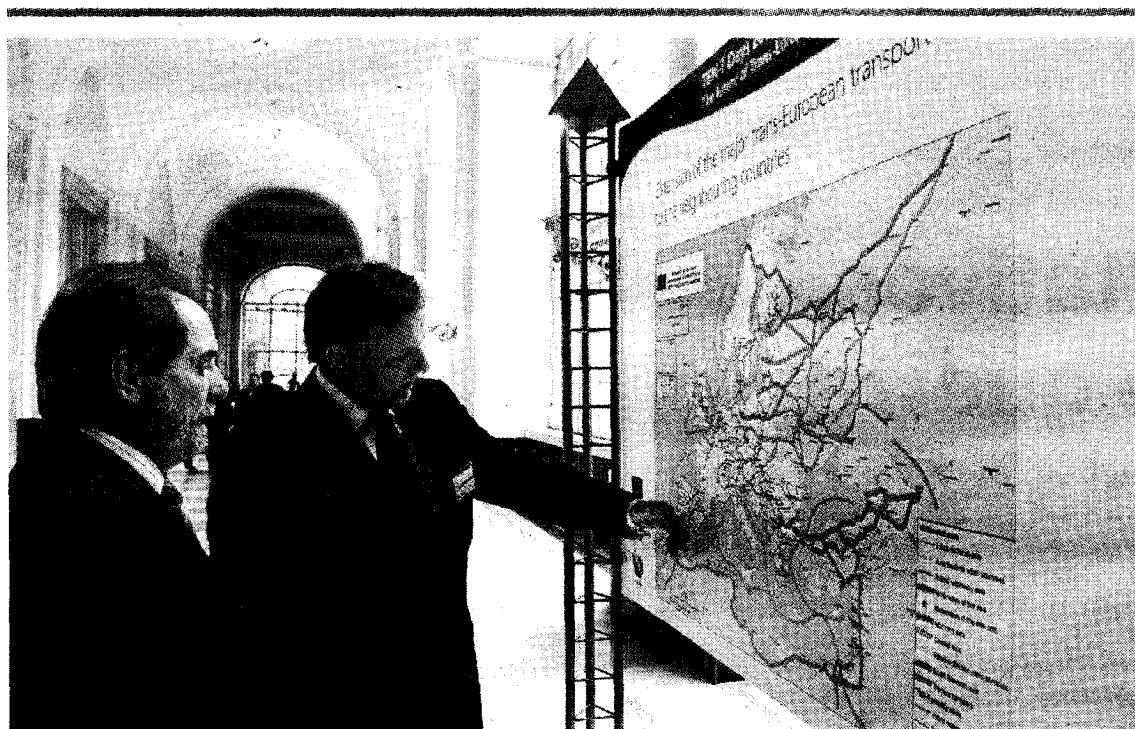
El informe de un coordinador europeo ve «lejos» el final del aislamiento ferroviario

Problemas técnicos en el eje catalán podrían beneficiar a la travesía central

D. L. G.
dlopezg@aragon.elperiodico
ZARAGOZA

El último informe del coordinador europeo Etienne Davignon, quien hasta ahora controlaba la evolución del eje prioritario 3 (Lisboa-Madrid-Barcelona-Frontera Francesa y Madrid-Vitoria-Dax) pone de relieve algunas de las deficiencias o problemáticas a las que se enfrentan los corredores ferroviarios entre España y Francia. La razón es que afirma con rotundidad que el transporte de mercancías entre ambos países «no está garantizado» y el escaso diálogo entre ellos genera «incertidumbres» que «hacen dudar de que asistamos al verdadero final del aislamiento ferroviario de España». Su opinión podría afectar, por los motivos que esgrime, a ejes como el 16 (Sines-Madrid-Zaragoza-París), que contempla la creación de la travesía central por el Pirineo, pero es un corredor que ni siquiera nombra el coordinador en su balance anual.

Las últimas anotaciones de Davignon no son nada optimistas. Sobre todo por las razones que aporta para asegurar que el transporte de mercancías «peligra». Ar-



GOBIERNO DE ARAGÓN

TÁNGER-MED, UN NUEVO APOYO PARA LA TRAVESÍA CENTRAL

Nápoles o El presidente de Aragón, Marcelino Iglesias, en su intervención de ayer en la cumbre ministerial *Tent-T Days 2009* de Nápoles, anunció que el

28 y 29 de octubre se firmará un convenio entre la plataforma logística Pla-Za y la marroquí Tánger-Med, para reforzar que «el corredor

de mercancías por el Pirineo Central es necesario no solo para España y Portugal sino también para toda la comisa del norte de África».

gumenta que en la conexión por Cataluña, las características técnicas de la línea podrían generar unas condiciones de explotación «demasiado restrictivas» para mover mercancías, por «las pendientes, vías de apartado, seguridad en los túneles (monotubo)». A esto añade que para el túnel transfronterizo Figueres-El Soler, ya terminado pero sin utilizar, «ninguno de los operadores históricos (Renfe en España y el SNCF galo) no parecen estar en condiciones

de disponer de material interoperable adecuado para el servicio».

Sobre la planificación «esencialmente nacional» en los dos corredores, dice que «queda mucho por hacer para mejorar la coordinación y comunicación» y que las dudas abonan la idea de que «se debe a la actitud de Francia».

Davignon ha sido relevado en su cargo por el italiano Carlo Secchi, quien ayer se reunió en la cumbre ministerial de Nápoles con el presidente aragonés, Mar-

celino Iglesias, para transmitirle su intención de prestar más atención a la travesía central (TCP) de la que ha dispensado su predecesor. La semana que viene podrían fijar un primer encuentro.

Pero la valoraciones de Davignon podrían ser la antesala en el caso de la TCP. La escasa comunicación entre Francia y España no es nada nuevo, pero también puede verse el eje por Aragón como alternativa para mercancías a los ejes atlántico y mediterráneo. ≡