

La autovía Mudéjar le quita a la AP-7 parte del tráfico internacional con destino al Mediterráneo

Levante, 2-6-08

El tramo Zaragoza-Valencia consolida una ruta alternativa para los usuarios europeos.

Vicente Aupí, Valencia

La autovía Mudéjar (A-23), que une la Comunitat Valenciana con las tres provincias aragonesas, le está quitando una parte del tráfico internacional a la autopista de peaje AP-7, que discurre en paralelo a la costa mediterránea entre la frontera francesa y Alicante. Desde que el pasado verano se abrió definitivamente el tramo de autovía entre Valencia y Zaragoza, la A-23 ha incrementado el volumen de vehículos con matrícula extranjera, tanto turismos como vehículos de gran tonelaje y autocares en ruta entre Francia y las costas mediterráneas. Salvo en los meses estivales, hasta hace poco la presencia de vehículos extranjeros en la A-23 y la antigua carretera N-234 era casi nula, pero desde que entró en servicio íntegramente el sector de la autovía entre Valencia y Zaragoza -que se prolonga hasta Huesca y la antesala de los Pirineos en Nueno-, diariamente circulan por esta vía vehículos extranjeros que anteriormente usaba la ruta del corredor mediterráneo como vía de comunicación entre su país de origen y la España mediterránea.

Ruta alternativa

Fuentes de la Guardia Civil de Tráfico confirmaron a Levante-EMV este aumento del tráfico extranjero en la A-23, que ha abierto una nueva ruta alternativa a la autopista AP-7. Algunos de los usuarios franceses de la autovía Mudéjar explicaron a este diario que la ruta hasta la Comunitat Valenciana por Aragón constituye una "alternativa en toda regla" para los habitantes del mediodía francés, que antes optaban por cruzar la frontera junto al Mediterráneo para seguir hacia el sur por la AP-7 y actualmente, en cambio, cuentan con un trazado completamente gratuito vía Zaragoza, tanto si se dirigen directamente a la Comunitat Valenciana como a Murcia o a las zonas turísticas de Andalucía oriental.

Pese a que el paso por los Pirineos centrales todavía no es autovía, una parte de los usuarios considera que merece la pena desplazarse por la ruta aragonesa, ya que a partir de Huesca todo el itinerario ya es en forma de autovía.

Gregorio Martín, catedrático de Computación y especialista en transportes, afirma que estos datos concuerdan con los que maneja la Dirección General de Tráfico. Según él, "Aragón ha hecho un esfuerzo brutal para situarse en el mapa y ha conseguido estar en el mapa". Tras la apertura de la A-23, el trayecto Valencia-Zaragoza en coche puede cubrirse ahora en poco más de tres horas, cuando antes costaba más de cinco.

Aval para la travesía ferroviaria pirenaica

V. A., Valencia

"Los resultados en el eje viario animan a pensar en una solución parecida en el tráfico ferroviario de mercancías", afirma convencido Gregorio Martín, catedrático de Computación de la Universidad de Valencia y conocedor como pocos analistas de la realidad de la red del transporte terrestre entre España y el resto de Europa.

Ese proyecto está pendiente, entre otras cosas, de que se resuelva el paso por los Pirineos centrales, por el que apuesta fundamentalmente el gobierno autonómico aragonés y que respaldan tanto los ejecutivos de Francia y España. El objetivo es que haya un corredor ferroviario -a través de los Pirineos centrales- alternativo a los ejes por La Jonquera e Irún. Entre los años 20 y 1970 existió un eje ferroviario interior entre Valencia y Francia que se canalizaba a través de la estación internacional de Canfranc (Huesca), pero en ese último año el gobierno francés decidió cerrar la conexión. Desde entonces se han producido diferentes iniciativas para reabrirlo, pero ninguna de ellas ha fructificado. Al tiempo, ha surgido un proyecto alternativo consistente en la construcción de un gran túnel por un itinerario diferente, siguiendo el pasillo del río Gállego, con un paso entre España y Francia a la altura de Biescas con capacidad para trenes de mercancías.

Por otra parte, cabe recordar que el Gobierno central aprobó en 2004 la construcción de un nuevo corredor ferroviario de altas prestaciones entre Valencia y Zaragoza, con un diseño mixto para trenes de viajeros que puedan alcanzar velocidades de 200-250 kilómetros por hora, y tráfico de mercancías. El proyecto todavía no ha pasado la fase de los estudios preliminares y está a la espera de que desde el Ministerio de Fomento se le dé un empujón definitivo para su puesta en marcha.