



Martes 02 de diciembre de 2008 [Contacte con levante-emv.com](#) | [RSS](#)



NOTICIAS

Comunitat Valenciana

HEMEROTECA »



INICIO

ACTUALIDAD

DEPORTES

OPINIÓN

ECONOMÍA

GENTE Y OCIO

C. Valenciana [Valencia](#) [Comarcas](#) [Castelló](#) [Panorama](#) [Sucesos](#) [Internacional](#) [España](#) [Sociedad](#) [Cultura](#)

[Levante-EMV.com](#) » [Comunitat Valenciana](#)



INFRAESTRUCTURAS

Un eje mediterráneo a medio gas

VOTE ESTA NOTICIA ☆☆☆☆☆



Un informe europeo advierte que el corredor puede quedar colapsado por descoordinación

L. Ballester Beneyto, Valencia

España y Francia quedarán unidas por el túnel ferroviario para la alta velocidad en apenas tres meses, en febrero de 2009. Pero el túnel será inservible hasta, «al menos hasta 2012» por los cuellos de botella que aún quedan por resolver a ambos lados de la infraestructura, tanto en Francia como en España, según un informe de Etienne Davignon, coordinador europeo sobre el eje prioritario de alta velocidad del sudoeste de Europa (Lisboa-Madrid-Zaragoza-Barcelona-Lyon y Madrid-Pais Vasco-París)

Al hablar del ramal mediterráneo (que para Europa es de Barcelona hacia al norte) el informe del representante europeo asegura que el eje ferroviario «Nimes-Montpellier-Barcelona se presenta muy prometedor para el transporte de mercancías de larga distancia, gracias al dinamismo de Cataluña y, en particular, del puerto de Barcelona, que ha registrado un notable aumento de tráfico» por el volumen de tráfico que registró en 2007, 51 millones de toneladas y los 2,5 millones de TEU (unidades de contenedor de veinte pies) que equivalen a 25 millones de toneladas, según se recoge en el informe de Bruselas. (El Puerto de Valencia superó ampliamente al de Barcelona en 2007: superó los 53,6 millones de toneladas y el de contenedores superó la cifra histórica de 3 millones de TEU. Pero el PP evitó incluirlo en este eje prioritario en 2003. Hasta 2010 el Gobierno no podrá solicitar que se incluya el eje mediterráneo desde la Comunitat Valenciana y más hacia el sur en un eje prioritario con envergadura propia).

A pesar de tan prometedor futuro del ramal mediterráneo (de Barcelona hacia el norte) la Unión Europea reconoce que que este eje ferroviario «no podrá responder de inmediato al aumento de la demanda potencial del transporte ferroviario y, probablemente se mantenga limitado por dificultades asociadas a la infraestructura, como mínimo, hasta 2013».

En la parte española, «la mayor parte de la plataforma ferroviaria entre Barcelona y Figueres está instalada, pero la travesía de Girona y la conexión hacia Figueres de la línea concedida a TP Ferro acumulan ciertos retrasos». Ante esta situación, el Ministerio de Fomento y Adif han previsto «soluciones transitorias que deberían estar operativas en el horizonte 2010-2011, mientras se completa la infraestructura de la nueva línea». Esta solución transitoria prevé, como se puede observar en el cuadro adjunto, varios sistemas de alimentación eléctrica de los trenes, distintos tipos de ancho (ibérico y europeo) y hasta tres sistemas de señalización distintos en los 150 kilómetros que separarán Barcelona y Perpiñán. Soluciones transitorias que, probablemente, no quedarán resueltas hasta «finales de 2010 o 2011». Sobre el proyecto prioritario 19 (donde está la alta velocidad a la C. Valenciana junto al resto de la red española), se recomienda que «exista un coordinador que realice un seguimiento de los proyectos».