

UNA JORNADA DE SATISFACCIÓN INSTITUCIONAL**El periplo de Blanco**

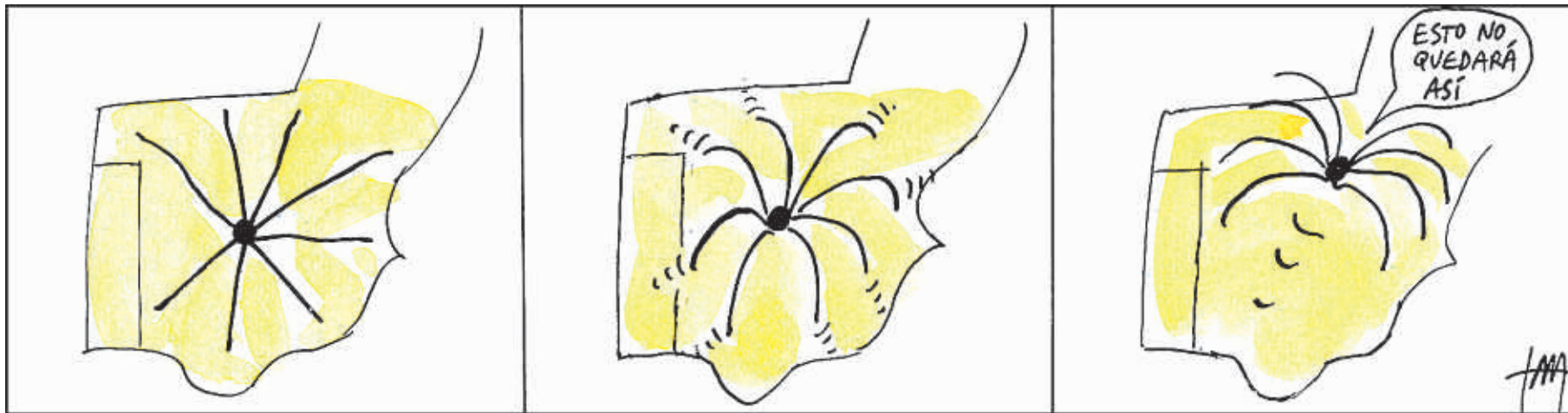
El ministro compareció en Madrid, Zaragoza y Barcelona defendiendo corredores diversos

La Cambra de Barcelona

Al acto de la Llotja de Mar asistieron el president Mas, Blanco y Miquel Valls (Cambra). También el conseller Lluís Recoder, Salvador Alemany (Carec), Joaquim Gay de Montellà (Foment del Treball), Sixte Cambra (Autoritat Portuària de Barcelona), Josep Antoni Duran Lleida, Carme Chacón, Jorge Fernández Díaz, Joaquim Nadal y Alicia Sánchez-Camacho

Valencia y Murcia

El president Fabra se reunió con las cámaras, autoridades portuarias y alcaldes de las capitales; el presidente Valcárcel hizo una declaración

**NINOTS**

TONI BATLLORI



putados- y se da prioridad al corredor mediterráneo en competencia -o complementariedad- con la conexión atlántica. Hendaya y Portbou, las dos puertas de siempre. El mapa es algo enrevesado, pero prestan atención a dos líneas: la roja (corredor mediterráneo) y la verde (corredor central con salida por Irun, sin túnel pirenaico y con posible conexión mediterránea). Esas son las importantes. Lo demás es *café para todos*. Blanco no quiere acabar de hundir a su partido y deja un artefacto peligroso a su sucesor. Corredores para todos en un mapa difícil de gestionar. Son trazados interesantes en una España sin fuelle para

El ministro Blanco deja un mapa difícil a su sucesor; España no tiene fuelle para cinco corredores

ponerse a construir cinco corredores ferroviarios a la vez. Tres posibles vías de conexión para Portugal. José Manuel Durão Barroso ha hecho bien su trabajo. Enmienda importante a la radialidad española, sin que Madrid deje de ser la rótula central. El gobierno entrante -desde Madrid- deberá afinar prioridades y buscar recursos. Francia y Alemania, potencias del ferrocarril europeo, tendrán bastante que decir al respecto.

Bofetadas ayer para salir en la foto. Faltan treinta días para las elecciones.●

MÁS INFORMACIÓN SOBRE LA DECISIÓN DE LA COMISIÓN EN www.lavanguardia.com

Mas preside, al lado de Blanco, una correcta pero fría celebración institucional

Pelea por subirse al tren



MANÉ ESPINOSA

Overbooking de líderes políticos en la celebración ayer en la Llotja de Mar

JOSEP GISBERT
Barcelona

Al final, todos contentos, aunque, como suele suceder siempre en política, cada cual por su propio motivo. La Generalitat, porque el corredor mediterráneo está por fin en el mapa de las redes de transporte de Europa. El Gobierno español, porque, además, la Comisión Europea ha incluido también el resto de los corredores que proponía. Y el mundo económico y empresarial, porque ve reconocida una de sus viejas demandas que con-

sidera fundamental para el desarrollo futuro de Catalunya.

Este sería el resumen del acto que anoche organizó la Cambra de Comerç de Barcelona para celebrar lo que podría definirse como concesión del corredor mediterráneo y que había despertado gran expectación mediática. Sobre todo al trascender la intención del Ministerio de Fomento de monopolizarlo y el consiguiente enojo de la Generalitat. Hubo *codazos* para *subirse al tren* y por autocondecorarse. El Ministerio de Fomento pretendió que unos paneles en nombre del Gobierno de España presidiesen el acto y envió

incluso por la mañana a una brigada de operarios para colocarlos, pero la Cambra de Comerç lo rechazó. El anagrama de la institución y las banderas de Catalunya, España y Barcelona fueron el único fondo visible. Y el acto lo acabó presidiendo el representante ordinario del Estado en Catalunya, o sea, el presidente de la Generalitat, Artur Mas, flanqueado por el ministro de Fomento, José Blanco, a su derecha, y el presidente de la Cambra, Miquel Valls, a la izquierda, en la Llotja de Mar.

Unas trescientas personas los acompañaban: consellers, alcaldes, cargos del ministerio, re-

presentantes de todos los partidos, con candidatos incluidos, como Josep Antoni Duran Lleida, Jorge Fernández Díaz o Carme Chacón, y el ex presidente de la Generalitat José Montilla. También representantes del mundo económico y del transporte y miembros del lobby Ferrmed, pionero de la causa ferroviaria mediterránea.

Todos quisieron apuntarse más o menos la paternidad del éxito. Blanco se la atribuyó, lógicamente, al empeño del Gobierno español, que tardó un tiempo en definirse, mientras Mas recordaba que ya en los años ochenta la Generalitat empezó a reservar suelo para conectarse con ancho de vía europeo y alta velocidad a Europa, aunque prefirió ceder el protagonismo principal a la sociedad civil y calificó la consecución del corredor como un éxito colectivo del conjunto de la sociedad.

El acto, que se cerró con una rápida copa de cava, había durado apenas tres cuartos de hora, con tiempo suficiente para acudir al partido del Barça los que lo deseaban y para que el ministro de Fomento pudiese seguir su periplo publicitario en vuelo no comercial hasta Sevilla, tras haber pasado antes de Barcelona por Zaragoza y Madrid, para explicar la buena nueva de los corredores.●

EL ESPECTADOR

Germà Bel



Corredor para todos

Por fin cambios en el mapa de la red básica transeuropea de transporte de mercancías, por lo que corresponde a la Península. El corredor mediterráneo (CM) ha quedado incorporado como una de las prioridades adoptadas por la Unión Europea, en su trazado desde la frontera con Francia hasta Almería, y desde ahí, vía Andalucía interior, hacia Algeciras. Esta decisión corrige el olvido en que quedó el CM en la propuesta presentada en el 2003 por el gobierno popular, henchida de nacionalismo español, y mantenida en los años posteriores. En junio del 2010, después de que hubiese alcanzado tono y

volumen la demanda de amplios sectores sociales y económicos de las regiones mediterráneas, y de los pronunciamientos claros del ministro de Transporte francés y del comisario europeo del ramo sobre la inviabilidad de la travesía pirenaica central, la política española viró el rumbo y comenzó a solicitar -también- la prioridad para el CM. Las crisis económicas obligan a mirar de cara a la realidad. Las cartas quedaron echadas, y sólo faltaba conocer hasta dónde llegaría el CM hacia el sur. El trazado final es correcto, no tiene sentido económico seguir el litoral entre Almería y Algeciras: demasiado coste para muy escasa demanda de uso.

Que se hayan producido cambios en el mapa no quiere decir que haya cambiado el mapa. Además de introducir la nueva prioridad del CM, se ha mantenido la del corredor central entre Algeciras y Zaragoza (dejando *diplomáticamente* para un futuro el estudio de la travesía central de los Pirineos). Y también se ha dado prioridad al denominado corredor atlántico, que conectará Portugal, vía Madrid y Valladolid, con el País Vasco. Está claro que el mapa no ha cambiado de esencia, a pesar de los cambios notados, pues Madrid -pese a ser totalmente irrelevante en el tráfico de mercancías con Europa- recuerden, se está definiendo la red básica

transeuropea) se convierte en la rótula de la mayor parte de las prioridades que ha aceptado la Comisión entre las cinco propuestas por el Gobierno de España. Demasiado coste para tan escasa demanda. Por cierto; lástima que -puestos a dar café para todos- no se haya dado prioridad al trazado de Zaragoza al País Vasco, para completar el valle del Ebro.

Ha habido cambios conceptuales, y los puertos (en el Mediterráneo y en el Atlántico) se han situado en el mapa. Es bueno (y lógico). Pero la explosión de prioridades en la Península no se acompaña de un aumento de las asignaciones de la UE a cada país. Por tanto, el café para todos se hará con el mismo café. Y esto siempre acaba igual: café en algunos lados y achicoria en otros. Esta discusión, la práctica, ya es la agenda para los próximos años.