

INFRAESTRUCTURES

El corredor del mediterrani i l'estació de l'Aldea

Una immensa abraçada als companys de les Terres de l'Ebre, de part de tots dels alcaldes de la Conca de Barberà que vam sofrir els estralls de la riuada del Francolí fa tres mesos i mig.

Haurem d'anar junts, ja que fa tres mesos i mig que vam patir l'aiguat, i cap de les promeses fetes per la delegada del govern d'Espanya a Catalunya, la senyora Teresa Cunillera, s'han realitzat. No demanem cap privilegi, senzillament que ens tractin com la bona gent de Múrcia que un mes després dels aiguats del 13-14 de setembre del 2019 ja ho tenien tot concedit. Lliures i iguals ja ho podríem firmar tots.

Abans d'entrar en matèria, he de denunciar que els successius governs espanyols han tardat 20 anys per construir 39 quilòmetres del corredor del mediterrani substituint una via única entre Vandellòs i Vila-seca i 15 quilòmetres entre Vila-seca i la Secuita. Mentre que el mateix temps, ha desenvolupat una cursa extraordinària per a una xarxa radial a partir de la Puerta de Sol.

Durant aquestes dues dècades, la xarxa radial del tren de gran velocitat s'ha desenvolupat amb més de 2.400

quilòmetres, a un ritme de 120km/any. Tanmateix, la mitjana de la inversió al corredor mediterrani a Catalunya ha estat de 2,7 km/any.

Si bé Barcelona i València són les 2 ciutats vertebrals de l'àrea lingüística catalana, també representen, dins l'Estat espanyol, la segona i tercera ciutats més importants en nombre d'habitants. És l'esforç més destacat del govern central perquè catalans i valencians no tinguéssim una connexió normalitzada i directa entre ambdues capitals.

El cert és que les dades de l'ADIF i de RENFE sobre el nombre de passatges a les estacions estan més ocultes que les balances fiscals de les autonomies. Des del 2015 no es publica cap dada, i des d'aquesta data han passat diversos governs. I és que si tinguéssim les dades no costaria gens arribar a la conclusió que l'AVE el financem els catalans i els valencians.

La publicació dels passatgers a les estacions d'"Alta Velocidad Española" del 2015 que tenen menys passatgers són:

- Tardienta (Aragó): 1,5 passatgers/dia
- Medina de Campo (Castella Lleó): 28 passatgers/dia

- Requena (País Valencià): 28 passatgers/dia
- Villanueva de Córdoba (Andalusia): 50 passatgers/dia

- Villena (País Valencià): 105 passatgers/dia
- Guadalajara (Castella la Manxa): 108 passatgers/dia

- Osca (Aragó): 110 passatgers/dia
- Puente Genil (Andalusia): 152 passatgers/dia

Aquestes són estacions que només hi circulen trens AVE. Malauradament no tenim dades de l'estació de Calatayud, que seria una estació mixta de trens convencionals i AVEs com la de l'Aldea.

Calatayud té una interland de població que no arriba a una quarta part de les Terres de l'Ebre, tanmateix com que és "Alta Velocidad Española", perquè parin els trens AVE no paga ni la Diputació de Saragossa, ni la Diputació General de l'Aragó. Paradoxalment, l'Aldea com que no és AVE, sinó velocitat alta, volen que pagui la Generalitat de Catalunya per l'aturada dels Euromed. I encara així, crec que la Generalitat hauria d'acordar, fos com fos, que els Euromed paressin a l'Aldea. Sempre els catalans hem de

pagar les coses dues vegades.

Cal tenir present, també, que la distància entre estacions s'argumenta per la construcció de la nova estació de Calatayud. Doncs bé, entre Saragossa i Calatayud hi ha aproximadament 100 km. I entre Calatayud i Guadalajara 160 km. Entre l'estació del Camp de Tarragona (Secuita) i l'Aldea també hi ha 100 km i entre l'Aldea i Castelló, 100 km més. Que els Euromed no parin en 200 quilòmetres (Camp de Tarragona - Castelló) és un fet insòlit en l'alta velocitat espanyola i també en la velocitat alta. L'estació de l'Aldea té, en dades del 2015, 404.139 viatgers, molt similar a l'estació de Puertollano amb 405.000 viatgers. Sorprenentment, a Puertollano s'aturen tots els AVE de la línia Madrid-Sevilla.

Podria seguir donant arguments reclamant la justícia i la necessitat d'aturar-se els Euromed a l'Aldea i no he llegit ni un argument per no fer-ho. Per tant, si RENFE o ADIF en tenen cap, agrairia que ho publiquessin.

Per acabar, voldria fer esment de l'enorme disbarat que suposa que entre Barcelona i València existeixin 3 tipus de via. De Barcelona fins a Reus hi



Josep Andreu
alcalde de Montblanc

trobem ample internacional; de Reus fins a Castelló, ample ibèric; i de Castelló fins a València, tercer fil. Això, en ple segle XXI és un anacronisme absolut. N'estic segur que si preguntéssim a l'ADIF per tal situació acabarien invocant conceptes de nacionalisme patriòtic espanyol i acabarien parlant com en el segle XIX invocant no la invasió napoleònica de Catalunya, però sí la invasió dels catalans a València.

Difícilment aquesta relació entre catalans i valencians potser ens fa comprendre l'enorme tardança de construir el corredor del mediterrani. Perquè la línia ferroviària Barcelona-València sí que és absolutament rentable, al contrari de tants AVEs deficitaris que s'estan construint a l'Estat espanyol.

Fins diumenge a la manifestació de l'Aldea.