

El Tren d'Alta Velocitat entre València i Castelló, a costa de rodalies i l'horta

ESTER FAYOS :: 03/01/2022

“No vull que la nova línia d’AVE passe per ma casa ni per l’horta. Vull que milloren les línies actuals del tren de proximitat i de mercaderies”

La publicació de l'estudi informatiu de la línia d'alta velocitat entre València i Castelló de la Plana, emmarcada en l'anomenat corredor del Mediterrani, ha fet activar les alarmes, de nou, de les entitats en defensa del territori i el tren de proximitat. Adverteixen que suposaria, només al seu pas entre València i Sagunt, l'expropiació d'entre 5,7 i 7,2 milions de metres quadrats, majoritàriament, camps d'horta i tarongers; la fragmentació del territori, una reducció dels trens de proximitat, així com la renúncia al traspàs de les mercaderies del camió al tren

“No vull que la nova línia d’AVE passe per ma casa ni per l’horta. Vull que milloren les línies actuals del tren de proximitat i de mercaderies”. Qui parla és Felip Torres, un dels veïns de Meliana (l’Horta Nord) afectat per la nova línia d’alta velocitat (AVE) entre València i Castelló de la Plana, projectada amb una inversió d’entre 1.440 i 2.265 milions d’euros i emmarcada en l’anomenat corredor del Mediterrani. La casa de Torres està ubicada en plena horta de Meliana i, en cas de desenvolupar-se un dels traçats més econòmics, quedaria completament soterrada per les vies del tren. “Per mi, l’oposició a aquest projecte no és una qüestió personal”, confessa Torres, a qui el que realment li preocupa és l’impacte que suposarà per a moltes famílies, amb una forma de vida arrelada a la terra. Segons els càlculs de l’associació Per l’Horta, només al seu pas entre València i Sagunt (el Camp de Morvedre), la nova línia d’AVE implicaria l’expropiació d’entre 5,7 i 7,2 milions de metres quadrats, majoritàriament tarongers i camps d’horta.

Polítics, empresaris i mitjans de comunicació han defensat a capa i espasa l’execució del corredor del Mediterrani, entés com a una infraestructura ferroviària de mercaderies i passatgers d’alta velocitat i ample europeu que pretén enllaçar tota la costa mediterrània amb la resta d’Europa. L’any 2003, després que quedara descartat com a infraestructura prioritària de la Xarxa Transeuropea de Transports, va prendre força la necessitat d’articular-lo. Es va crear l’associació empresarial Ferrmed, un important lobby per aconseguir que el govern l’anteposara per davant de qualsevol altra política de transports. Símbol de la febra per l’alta velocitat, per situar l’Estat espanyol al capdavant dels països amb més quilòmetres d’AVE —amb 3.700 quilòmetres, té el segon sistema d’alta velocitat més extens del planeta, només per darrere de la Xina—, el corredor, aprovat definitivament en juny de 2006, va anar endarrerint-se amb els anys a causa de la crisi financera de 2008 i els successius ajustos pressupostaris. Ara, el Ministeri de Transport espanyol, encapçalat per la socialista Raquel Sánchez, ha tornat a traure’l a la palestra, amb la presentació d’un **nou estudi informatiu** i període d’al·legacions. “Han presentat un *nou* projecte i una *nova* declaració d’impacte ambiental (DIA), però reciclant el que ja tenien, perquè, a la pràctica, no hi ha cap canvi. Continuarà afectant espai d’horta i no fan cap referència al context d’emergència climàtica”, afirma Josep Gavalda, membre de Per l’Horta.

Des de Per l'Horta, tenen molt clar que no volen entrar a discutir sobre els traçats suggerits, ja que "tots causarien greus impactes en zones d'horta i habitatges, i són igualment innecessaris"

L'estudi informatiu planteja una divisió de la línia per trams: un túnel passant per València –que forma part del PAI del Parc Central–, un tram entre la capital i Puçol, un altre entre Puçol i Xilxes, altre de Xilxes a Almassora i, per últim, l'entrada a Castelló. Per a cada tram, a excepció de l'últim, s'han dibuixat diversos traçats, la combinació dels quals ha donat lloc a set alternatives, que es divideixen en dues propostes principals de traçat –per l'interior o pel litoral. D'aquestes set, obtenen millor puntuació la que discorre en paral·lel a la via del tren actual, la que proposa un túnel entre València i Vinalopos –la millor valorada quant al criteri mediambiental– i la que es traçaria pegada a l'autovia V-21 entre Puçol i la Pobla de Farnals. Si es tenen en compte els criteris econòmic, mediambiental, funcional i territorial aplicats pel Ministeri, la millor valorada és la número cinc, que recorre el litoral i té un cost de 1.765 milions d'euros. Aquesta requereix una inversió menor, però l'impacte territorial seria més gran. Amb tot, des de Per l'Horta, tenen molt clar que no volen entrar a discutir sobre els traçats suggerits, ja que "tots causarien greus impactes en zones d'horta i habitatges, i són igualment innecessaris", es llegeix en el document de les al·legacions. I afegeixen: "No és admissible que se'ns anime a elegir alternatives havent de decidir la quantitat d'horta protegida que se sacrifica".

La línia d'alta velocitat entre València i Castelló ignora que l'horta de València és un espai protegit. Declarada en 2019 per l'ONU Sistema Important de Patrimoni Agrícola Mundial –equivalent a patrimoni de la humanitat dels sistemes agrícoles–, està protegida per la [lleï 5/2018 de l'Horta de València](#), donat el seu paper fonamental per a consolidar un model territorial sostenible i resilient als efectes del canvi climàtic. En paraules de Gavalda, "no té cap sentit protegir un territori per a, després, proposar una gran infraestructura per damunt. És com declarar l'Albufera parc natural i, a continuació, instal·lar una central nuclear".

Simulació de la línia d'alta velocitat entre València i Castelló al seu pas sobre l'horta de Massamardà-Roca, amb un grau de protecció 1 en el Pla d'Acció Territorial de l'Horta|PER L'HORTA

Siga quin siga el traçat escollit i les agressions en els cultius de les comarques de l'Horta, el Camp de Morvedre i la Plana Baixa, les associacions en defensa del territori adverteixen que l'impacte "més important" és la fragmentació dels hàbitats que provocaria una línia amb amplàries de traçat "d'entre 45 i 75 metres". Comparteix la mateixa reflexió Empar Martí, regidora de l'Ajuntament de Meliana (Compromís) i afectada per la línia d'AVE al seu pas per Roca-Cúper (l'Horta Nord): "Em passarà per davant d'un camp d'oliveres. Generarà una barrera tan gran que no sé si valdrà la pena tenir l'horta". Més enllà de les afeccions personals, Martí s'oposa fermament a la nova infraestructura per la fragmentació que suposaria del nucli de Roca-Cúper: "Les vies actuals ja fragmenten el poble i aquesta nova línia ho faria encara més, perquè la meitat del poble podria quedar entre les dues vies".

Aquest trossejament de l'horta i els camps de tarongers d'entre les dues capitals, ja existent a causa d'infraestructures com el [nou carril d'ampliació de la V-21](#) –que ha comportat

l'expropiació de més de 62.000 metres quadrats d'horta entre València i Alboraia-; així com la fragmentació dels hàbitats i el traçat de línies en paral·lel a les actuals, incomplirien alguns articles de les normatives d'ordenació del transport i el territori. Per exemple, l'article 230 de la [lleï d'ordenació del transport](#) estableix que no es construïran o s'ampliïran línies de ferrocarril quan la línia "supose una duplicat o concurrència innecessària amb altres línies ja existents" o quan "no es plantege en termes econòmicament i socialment rendibles". Alguns dels traçats també incomplirien les directives de protecció d'espais de la Xarxa Natura 2000, ja que en alguns trams recorren per l'interior o de manera molt pròxima a indrets de la Xarxa, com el lloc d'interés comunitari (SIC, per les seues sigles en anglès), la Zona d'Especial Conservació (ZEC) i Zona d'Especial Protecció per a les Aus (ZEPA) de la Serra Calderona, el ZEC i ZEPA de la marjal dels Moros, la marjal d'Almenara i la de Nules, així com el ZEC i ZEPA de la desembocadura del riu Millars. En aquests casos, les expertes destaquen els riscos per col·lisió i les barreres per als fluxos de la fauna, augmentant la possibilitat de mortaldat de les espècies de l'entorn.

Un nou colp al tren de proximitat

Sobre el paper, el projecte es presenta amb l'objectiu de millorar "la coexistència entre els trens de Rodalies, llarg recorregut i mercaderies" i "la connexió amb Europa", així com reduir a 22 minuts el temps de viatge entre València i Castelló. A la pràctica, però, les actuacions se centren a impulsar únicament l'alta velocitat -fins a 350 km/h. Mostra d'això són les mateixes previsions que fa el Ministeri de Transport, el qual estima que, entre 2019 i 2030, la línia d'AVE València-Castelló, en el seu tram entre la capital del Túria i Sagunt, suposarà un increment de dèneu trens d'alta velocitat -de 18 a 37-, una reducció dels de mitjana distància -de 7 a 4- i el manteniment del Rodalies en 42 combois. "El corredor Mediterrani és un AVE camuflat", reflexiona Juan Ramón Ferrandis, maquinista i membre de la secció ferroviària de la CGT. "Només tracen -continua- la línia de l'alta velocitat, sense plantejar millores per a les mercaderies i el tren de proximitat".

Tot i que el número, la freqüència i la durada dels trens de proximitat, segons les estimacions del Ministeri, no es veurien afectades, les expertes i entitats ho dubten

Tot i que el número, la freqüència i la durada dels trens de proximitat, segons les estimacions del Ministeri, no es veurien afectades, les expertes i entitats en defensa del servei de Rodalies, com Usuariïes del Tren Valencià o Indignats amb Renfe, ho dubten. Posen com a exemple la reducció de trens i passatgers de proximitat que ja va suposar el polèmic AVE Madrid-València-Castelló, inaugurat en gener de 2018. En l'actualitat, el traçat ferroviari entre València i Castelló es basa en una doble via de 61 quilòmetres de longitud que permet circulacions màximes de 200 km/h. Aquesta infraestructura té implantat un tercer fil discontinu, solució que es va adoptar perquè circularen trens AVE -que necessiten ample europeu- i trens de mitja distància, Rodalies i mercaderies -que utilitzen ample ibèric. Segons dades de l'últim informe de Renfe, des que s'iniciaren les obres del tercer fil per fer possible l'arribada de l'AVE Madrid-Castelló fins a l'any 2019, s'ha reduït l'oferta del

tren de proximitat de les 30.797 places fins a les 29.739. Les xifres recollides per la Plataforma en Defensa d'un Ferrocarril Públic, de la CGT, són molt més alarmants: "Durant els quatre anys que duraren les obres del tercer fil, es va suprimir un 65 % dels trens de Rodalies, es va perdre el 55 % dels viatgers, i el 47 % no s'han tornat a recuperar. Si mirem enrere, en els últims quinze anys, s'han perdut 125 milions dels viatges" en les línies valencianes.

Pel que fa a la duració, abans de la construcció del tercer fil -que amb la nova línia quedaria inutilitzat-, els trens d'alta velocitat Euromed que connectaven València i Castelló tardaven set minuts menys envers el temps destinat en l'actualitat amb el tercer fil discontinu, ja que aquest implica una major dificultat tècnica a causa dels canvis de fil. En la proposta del Ministeri de Transport, s'espera que amb la nova infraestructura hi haja un estalvi de deu minuts, aproximadament, entre ambdues capitals, la qual cosa, segons el raonament de Ferrandis, suposaria només una reducció de tres minuts: "Si abans tardava set minuts menys, parlem d'una diferència de tres minuts. Per això insistim que entre l'AVE o l'Euromed no hi ha cap diferència rellevant, només un deteriorament del Rodalies". A més a més, tot i que es pretén que l'AVE arribe fins als 350 km/h, el mateix Ministeri reconeix que en un tram tan curt i poblat i tenint en compte les afeccions ambientals i territorials, serà molt difícil assolir la velocitat màxima i s'haurà de reduir fins als 220 o 130 km/h, velocitat que ja assolia l'Euromed. "De debò està justificada una nova despesa pública?", es pregunta el maquinista.

El tren convencional va rebre una inversió de 18 milions d'euros en 2019, mentre que l'AVE es va embutxacar més de 1.068 milions d'euros, malgrat ser molt menys utilitzat, un 4,4% de viatgers enfront del 86,8% del Rodalies

Joana Oliver, usuària de Renfe des de fa quaranta anys i membre de la plataforma Indignats amb Renfe, té molt clara la resposta. "L'AVE és un consumidor de recursos. Els diners que es destinen a l'alta velocitat deixen d'invertir-se en el tren convencional, que és el que més utilitza la ciutadania", subratlla. En efecte, segons dades de l'últim informe de Renfe, el tren convencional va rebre una inversió de 18 milions d'euros en 2019, mentre que **l'AVE es va embutxacar més de 1.068 milions d'euros**, malgrat ser molt menys utilitzat -un 4,4% de viatgers enfront del 86,8% del Rodalies. Del 1990 al 2008, dels pressupostos estatals només es van destinar 3.679 milions a les línies de proximitat: quinze cops menys que a la despesa en alta velocitat.

De dilluns a divendres, Oliver agafa el tren des de Carcaixent (Ribera Alta) fins a València per a anar a treballar. Abans, el trajecte tenia una durada de 35 minuts, però "això s'ha convertit en una excepció", assegura. "Ara -continua- puc tardar entre 40 i 45 minuts. A més, s'ha reduït molt la freqüència i cada dos per tres hi ha cancel·lacions". El que denuncia Oliver entre València i Carcaixent és extrapolable al trajecte entre Castelló i València, on la durada històrica de 55 minuts ha augmentat fins als 63 o 90 minuts en els darrers anys. En la mateixa línia s'expressa Rafa Villalba, de l'Associació d'Usuàries del Tren Valencià, qui s'oposa fermament al projecte perquè "no dona resposta **als problemes reals que patim les usuàries del tren**". "És una proposta extemporània i poc raonada que comprometrà milers

de milions d'euros públics que necessitem gastar en tren, sí, però en Rodalies i ferrocarril metropolità com metro o tram", rebla Villalba amb rotunditat.

El Ministeri de Transport, en canvi, considera que l'AVE entre Castelló i València està justificat per la situació de "col·lapse" que el traçat actual experimentarà en els pròxims anys, una suposada previsió que ja es va llançar en l'estudi informatiu de 2003. "Vint anys després, la saturació no s'ha produït, al contrari, la introducció de sistemes de control de tràfic i la construcció d'apartadors augmentaren la capacitat del corredor", recorda l'enginyer de camins Joan Olmos. En el mateix estudi, el Ministeri atribuïa una demanda de fins a 6 milions de viatgers a l'any en l'AVE entre Castelló -amb 174.000 habitants- i Madrid, una estimació que tampoc s'ha complert. En l'actualitat, aquest trajecte transporta al voltant de 160.000 passatgers a l'any. "El projecte no respon a la realitat", considera Olmos, qui aposta per millorar la gestió de la infraestructura actual. "Estem a favor del corredor, però no de fer-ne mal profit sense abans rendibilitzar al màxim el que tenim, perquè el corredor ja són les autopistes, les vies de tren i els ports que tenim", conclou.

El tren de mercaderies, l'altre oblidat

El projecte d'AVE també ha estat qüestionat per "renunciar" a promoure el transvasament del trànsit de mercaderies dels camions al ferrocarril. Segons la hipòtesi més optimista, recollida en l'estudi informatiu, entre Sagunt i València, els trens de mercaderies passarien de 6 a 27, el que equival a 1.350 camions, és a dir, tan sols un 5% dels 25.000 que, segons l'estudi, travessen el *bypass* de València dia a dia. Les entitats en defensa del tren de proximitat i el territori lligen aquestes dades com a una "renúncia als objectius de reducció del diòxid de carboni" en plena situació d'emergència climàtica, més encara quan el Ministeri de Transport impulsa ampliacions de carreteres com la V-21, la V-30, V-31 o el mateix *bypass* de la capital.

Combois del servei de Rodalies al seu pas per l'horta d'Alboraia|ONA CANO

Mentre que des de les institucions europees es reclama un traspàs massiu de les mercaderies del camió al ferrocarril, l'Estat espanyol es troba a la cua, amb un 4% del total de mercaderies que viatgen sobre les vies. I la proposta actual sembla anar pel mateix camí. Se centra en l'ampliació del port de València i el seu accés nord, però manca d'una política integral de la mobilitat i del transport de mercaderies per ferrocarril, tot i que, tal com explica Vicent Torres, economista i expert en transport, la producció de les mitjanes i xicotetes empreses valencianes i les mercaderies procedents d'Andalusia i Múrcia ixen fonamentalment en camió, no per vaixell, a excepció dels taulells de la Plana. Torres defensa, per exemple, connectar importants zones industrials de Paterna, Ribera-roja o Quart amb una via mixta de mercaderies i viatgers. "El projecte ignora les mercaderies i el Rodalies. No es fa per necessitats econòmiques o de demanda, sinó per una decisió política perquè 'arribe l'AVE'", postil·la l'economista, qui recorda que els grans defensors i beneficiats amb aquesta obra són els lobbies de la construcció i el turisme.

Sobrecostos d'alta velocitat

L'alta velocitat prolifera a l'Estat espanyol fent cas omís a les recomanacions dels estudis elaborats per l'Autoritat Independent de Responsabilitat Fiscal (AIREF), organisme independent que té per objectiu vetllar per la sostenibilitat de les finances públiques, i el Tribunal de Comptes Europeu. En múltiples ocasions, ambdós organismes han carregat contra l'AVE espanyol per la manca de passatgers en algunes línies, els sobre costos en les obres i, fins i tot, que els trens circulen a una velocitat molt inferior a la prevista. L'AIREF va concloure, en un informe publicat l'estiu de 2021, que la rendibilitat socioeconòmica de l'AVE és "entre nul·la i mínima" en tots els corredors. En data de juliol de 2020, s'havien invertit més de 55.888 milions d'euros, dels quals 14.086 milions -un 25,2%- s'han costejat amb finançament europeu. Altres 15.858 milions d'euros han passat a ser deute d'Adif.

L'Airef va concloure, en un informe publicat l'estiu de 2021, que la rendibilitat socioeconòmica de l'AVE és "entre nul·la i mínima" en tots els corredors

Si s'analitzen les estimacions de la demanda de l'AVE entre València i Castelló, en aquest cas, també es pot observar un sobredimensionament de la infraestructura. En el tram de major densitat, el que va de València a Sagunt, on connecta amb el Corredor d'Aragó i l'Atlàntic, la hipòtesi base preveu la circulació de 103 trens d'alta i mitjana velocitat, Rodalies i mercaderies en l'any 2050 -en la hipòtesi més optimista arribarien a circular 118 trens. "Són pocs més dels actuals i menys dels que circulen per la línia de Silla", matisa Torres, per a qui aquestes xifres mostren uns nivells de circulació "baixíssims", tenint en compte la magnitud de la inversió i de la mateixa infraestructura, així com les afeccions que suposarà per al territori.

Les associacions en defensa de l'horta i el tren de proximitat demanen "serenitat" i un "replantejament clar d'objectius que no conduïska novament a un malbaratament de recursos", tal com va passar amb la línia d'alta velocitat entre València i Xàtiva, per on no ha passat cap tren, però va costar 800 milions d'euros. Per això, demanen la retirada del projecte d'AVE entre València i Castelló, per "replantejar un projecte ferroviari que done resposta al canvi climàtic"; la millora urgent de les xarxes de Rodalies de les tres capitals, així com d'altres línies encara pendents de modernització, com la de Xàtiva-Alcoi; l'estudi d'alternatives ferroviàries que milloren el transport de viatgers de l'àrea metropolitana, una revisió global de l'estratègia de mobilitat que implique aturar els projectes d'ampliació de carreteres i redirigir els recursos per a transferir les càrregues de la carretera al ferrocarril i un posicionament clar del govern del Botànic per a demanar al govern espanyol la millora del tren de proximitat i el respecte de la normativa de protecció d'espais protegits.

<https://directa.cat/el-tren-dalta-velocitat-entre-valencia-i-castello-a-costa-de-rodalies-i-lhorta/>

<https://ppcc.lahaine.org/el-trennd-alta-velocitat-entre>