

Els governs català i valencià reclamen a l'Estat una “planificació real” per al Corredor Mediterrani

- El secretari d'Infraestructures i Mobilitat, Ricard Font, i el secretari autonòmic d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, Josep Vicent Boira, es reuneixen a València per tractar els temes en comú d'ambdues administracions
- Ambdós governs exigeixen a l'Estat una programació conjunta de les obres i dels projectes, el compliment dels terminis i l'existència d'un coordinador del Corredor amb una visió global



Reunió de treball dels secretaris Ricard Font i Josep Vicent Boira, aquest dimecres a València.

El secretari d'Infraestructures i Mobilitat, Ricard Font, i el secretari autonòmic d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori del govern valencià, Josep Vicent Boira, s'han reunit aquest dimecres a València, per tractar dels temes en comú d'ambdues administracions, amb una especial atenció al Corredor Mediterrani (CMED). En aquest sentit, reclamen a l'Estat una “**planificació real**” del Corredor com a eix econòmic cabdal; és a dir, “**una planificació conjunta de les obres i projectes, el compliment de terminis i un coordinador del Corredor amb una visió global**”.

Ricard Font ha remarcat que **“la capacitat exportadora, econòmica, turística i portuària dels territoris per on transcorre és única a l’Estat i mereix una inversió justa”**. Per aquest motiu, **“la nul·la planificació del Ministeri de Foment és una rèmoru insuportable per al Corredor”**. Per a Boira, **“els problemes del Corredor no es circumscriuen només en l’àmbit de l’obra pública, sinó a la gestió i planificació. La infraestructura presenta diversos colls d’ampolla, que Foment segueix sense solucionar”**, per exemple, la gestió del túnel fronterer o les obres aturades al tram Tarragona-Castellbisbal.

Model radial de mobilitat

Per ambdues administracions és clau que el Ministeri finalitzi les obres del tram Tarragona-Vandellòs, en execució des de fa 10 anys, i encara sense data de posada en servei. Aquesta actuació permetria reduir el temps de trajecte entre Barcelona i Alacant mitja hora.

“Constatem que avui la manera més ràpida de connectar Alacant i Barcelona passa per anar fins a Madrid i d’allí a Alacant amb la línia d’AVE”, ha dit Font. **“Això no és casual, respon a un model ideològic i polític de mobilitat radial irracional, incoherent i sobretot ineficient econòmicament que o bé respon a una intencionalitat política perversa o bé a una incompetència crònica”**, ha conclòs.

Obres al tram Tarragona-Castelló, sense data

D’altra banda, denuncien que les obres de conversió a l’ample internacional del tram entre Tarragona i Castelló encara no hagin començat . **“Havia d’estar enllestit el 2015 i avui no tenim cap informació al respecte quan es tracta del tram central del CMED”**, ha posat de relleu Ricard Font.

En la reunió de treball d’aquest dimecres també han participat el director d’Infraestructures de Mobilitat Terrestre del Departament de Territori i Sostenibilitat, Xavier Flores; el director general de CIMALSA, Isidre Gavín; i el subdirector de Mobilitat de la Generalitat valenciana, Josep Llin.

31 d’agost de 2016