

Barcelona, 30 de marzo de 2023

Reclamamos más y mejores conexiones con Europa



Más de 50 personas se reunieron en Vilajuïga para defender más y mejores conexiones con Europa y la necesidad de estaciones céntricas para fomentar el uso del ferrocarril

La fiesta tiene lugar en una fecha muy señalada teniendo en cuenta la pérdida de relaciones transfronterizas, los movimientos de los trentrams y el traslado de la estación de Figueres

Desde la PTP, y en colaboración con [FNAUT Occitania](#), volvemos a celebrar la Fiesta del Tren. En esta ocasión, hemos escogido como escenario, el pueblo de Vilajuïga, situado a unos 12 kilómetros al noreste de Figueres, y conocido sobre todo por su agua mineral.

Agradecemos las colaboraciones de la bodega Mas Pòlit, Ayuntamiento de Vilajuïga, Teisa y LFP Perthus, que permitieron disfrutar de una velada excepcional con productos de la tierra.

Una obertura reivindicativa: nuestro tren no se toca.

La jornada por la mañana comenzó con la apertura de Xavier Llorente Cabratosa (Alcalde de Vilajuïga), Adrià Ramirez (PTP) y Christian Perrot (FNAUT Occitania).

Xavier Llorente lanzó una pregunta al aire: “¿Quién puede asegurarnos que no nos pueden sacar el tren de viajeros y dedicar la línea de Portbou en trenes de mercancías?”. Seguidamente, Christian Perrot se hizo eco de las pobres conexiones transfronterizas que tenemos, a diferencia del Norte de Europa. **“Es una lástima que la línea Figueres y Perpiñán esté infrautilizada**, y pedimos a las administraciones que den pasos adelante. También es necesario impulsar las líneas clásicas”.

Por último, Adrià Ramirez acabó las intervenciones iniciales indicando que la frontera es permeable a nivel de transporte privado, pero no cuando nos referimos al transporte público. “La fiesta tiene lugar en una fecha muy señalada teniendo en cuenta **la pérdida de relaciones transfronterizas, los movimientos de los trentrams y el traslado de la estación de Figueres**”.

[Link al vídeo.](#)

"Los servicios transfronterizos: ayer hoy y mañana" - Joan Carles Salmerón (Terminus CET)

El ferrocarril tiene la ventaja de llevar grandes cargas a largas distancias:**realizar rupturas de carga como sucede en Portbou no tienen sentido**. Lo mismo ocurre también con el transporte de pasajeros: las rupturas implican tener que cambiar de tren. Es necesario que el ancho europeo, que llegó en 2010 a Figueres, atraviese la península Ibérica.

Salmerón habló también sobre el Túnel del Pertús haciendo referencia al volumen de camiones que pasan por La Jonquera cada día: 11.000 por cada sentido. En cambio, el Túnel del Pertús, que discurre paralelo, está completamente desperdiciado. Remarca que en otros lugares, han prohibido utilizar la carretera para llevar mercancías al punto transfronterizo.

En Europa, hemos podido ir resolviendo todos estos problemas, que rompen fronteras, que en el caso pirenaico llega tarde. Salmerón acabó su intervención indicando que “necesitamos mayor capilaridad, intermodalidad y mejor imagen del tren. ¿De qué sirve tener un corredor Mediterráneo si no tenemos sitios donde cargar los trenes?”

[Link al vídeo.](#)

“La estación urbana de Figueres: pieza clave en la línea de Portbou” - Pep Gou (IAEDEN-Salvem l'Empordà)

Gou inició su discurso recordando el reciente planteamiento de trasladar la estación de Figueres. La nueva propuesta de variante por el norte tiene un impacto medioambiental muy elevado que segrega el territorio, además de suponer un gran coste. El soterramiento en trinchera, en cambio,**no eliminaría el tren del centro de Figueres**. Recordemos que el traslado de la estación supondría, mientras no se construye la variante norte, un callejón sin salida imperdonable. Es un problema no sólo de Figueres, sino también de todo el transporte público y todos los usuarios.

Hay que apostar por integrar de diversas formas el trazado ferroviario por el interior de las ciudades, y dejar de verlo como una frontera o un muro.**La línea de Portbou es la columna vertebral del Alt Empordà en cuanto a movilidad sostenible**, y si tenemos un patrimonio, es natural defenderlo.

Al acabar la pausa café, las entidades siguieron tomando protagonismo. Las entidades están de acuerdo en que **la intermodalidad y las relaciones transfronterizas deben ser un elemento clave en el futuro del ferrocarril de nuestro país.**

[Link al vídeo.](#)

"Intermodalidad dulce en la costa de la Albera" François Schneider, Asociación de los Usuarios del Tren Perpiñán Portbou.

norteo tenemos trenes para conectarnos y esto es muy grave. Falta información: "¿no puede ser que tenga que consultar a las empresas de Holanda o Alemania para saber a qué hora pasará el tren!".

La ponencia de Schneider versó en torno a una serie de afirmaciones reivindicativas: debemos concebir las estaciones como centros de vida, reivindicar trenes de noche para largas distancias por toda Europa, dotar al territorio del transporte adecuado a su demanda...

Haciendo foco en la línea entre Portbou y Perpiñán, Schneider indicaba que era necesario fomentar un servicio de calidad, donde el autobús complemente el tren, y la accesibilidad con cualquier modo de transporte esté garantizada.

[Link al vídeo.](#)

"Experiencias de explotación ferroviaria transfronteriza" a cargo de Daniel Pi, PTP

En Europa, por lo general, hay muy buenas conexiones. Puedes tomar un tren en Viena y bajar sin ningún problema a Berlín. Incluso, **entre Finlandia y Rusia existe el doble de frecuencias que entre Figueres y Perpiñán.**

Pi nos explicó que hay dos fenómenos que crecen en Europa: El miedo y la vergüenza de volar, y es necesario aprovecharlos. A una escala más pequeña, tenemos excelentes casos: Ginebra, Ticino, Basilea o Estrasburgo, tanto de trenes regionales como cercanías e incluso tranvías.

Pi finalizó su intervención, entre risas explicando: "Para resolver la problemática del idioma, en Portbou hay **un maquinista de habla francesa** que sube al tren para garantizar la operación para poder decir *Bon jour*". Destaca que esta situación es totalmente anómala en comparación con, por ejemplo, los vuelos, ya que en ningún sitio entra en la cabeza pedir que una persona hable el idioma del país en el que aterriza. Destaca también que la salida a la Tour de Querol de un tren español sólo la puede dar el jefe de estación francés con un sistema de "control" telefónico... un sistema descatalogado.

[Link al vídeo.](#)

Como resumen, Pi cierra su ponencia indicando que **"La diferencia en las conexiones transfronterizas se encuentra en la coordinación de servicios y fiabilidad"**.

"Mañana, el tren al oriente del Pirineo" a cargo de Enric Balaguer, Trainentêt

La línea entre La Tor y Perpiñán es la columna vertebral, pero está en una situación muy precaria. Presta un servicio turístico, a través del Tren Amarillo "quizás lo tenemos que pintar de otro color, para tener carácter de servicio fiable", comentaba entre bromas. No es un servicio de transporte público real. Se necesitan mejoras muy importantes también en la línea Perpiñán-Vilafranca de Conflent. Balaguer terminó su intervención indicando que **"El tren será el transporte de mañana"**.

[Link al vídeo.](#)

"Nuevos proyectos ferroviarios en la demarcación de Girona" a cargo de Estefanía Molina, Comisión Tren-Tram Costa Brava y Àngel Aguilera, Comisión Tren-tram Palafolls-Blanes-Lloret

La Costa Brava Centre es un vacío en la red ferroviaria catalana, y uno de los índices de motorización más altos de Cataluña, suponiendo un importante gasto para las familias y agravando los problemas medioambientales en la comarca.

Ambos coincidieron en que, junto a la crisis climática y energética mundial, el escenario se vuelve en una tormenta perfecta para poner en marcha estas iniciativas. **"Siempre es una cuestión de voluntad política a la que dedicamos los recursos públicos"**, indicaba Molina, "y el papel de las entidades ciudadanas es empujar estas decisiones".

Los trentrams ayudan a pacificar y una mejor urbanización de nuestras ciudades. Son un proyecto integral de transporte y que permite ser un importante valor dentro de la cadena modal. El trentram no es una línea de cercanías, sino un sistema ligero, integrado y económico.

[Link al vídeo.](#)

Visita técnica a las instalaciones del túnel del Pertús

Una vez terminada la comida, el autobús de Teisa nos estaba esperando para llevarnos a la comid**as instalaciones de LFP Perthus**, empresa que se encarga de la operación y el mantenimiento del tramo transfronterizo de trenes de alta velocidad entre Figueres y El Voló, incluido el túnel del Pertús.

El director general, Petros Papaghiannakis, nos hizo una breve presentación de la empresa que se convirtió en un espacio de debate y disertación entre el director y los asistentes sobre retos y potencialidades de la infraestructura transfronteriza. Una vez finalizado el debate, seguimos con la **visita Base de Mantenimiento de Llers, donde pudimos ver diferentes máquinas en las instalaciones.**

Para terminar nos trasladamos al **Centro de Control de Montesquieu-des-Albères**. Nada más bajar del autobús, pudimos ver la boca norte del túnel del Pertús. La visita terminó en la Sala de Control y con el paso de dos máquinas aisladas por el túnel.

Anexo presentaciones de la jornada

[Els serveis transfronterers: ahir avui i demà](#)

Joan Carles Salmerón, Terminus CET

[L'estació urbana de Figueres: peça clau a la línia de Portbou](#)

Pep Gou, IAEDEN Salvem l'Empordà

[Intermodalitat dolça a la costa de l'Albera](#)

François Schneider, Associació dels Usuaris del Tren Perpinyà Portbou

[Experiències d'exploració ferroviària transfronterera](#)

Daniel Pi, PTP

[Nous projectes ferroviaris a la demarcació de Girona](#)

Estefania Molina, Comissió Tren-Tram Costa Brava i Àngel aguilera, Comissió Tren-tram Palafolls-Blanes-Lloret