

Barcelona, 30 de març de 2023

## Reclamem més i millors connexions amb Europa



***Més de 50 persones van reunir-se a Vilajuïga per a defensar més i millors connexions amb Europa i la necessitat d'estacions centríques per a fomentar l'ús del ferrocarril***

***La festa té lloc en una data molt assenyalada tenint en compte la pèrdua de relacions transfrontereres, els moviments dels trentrams i el trasllat de l'estació de Figueres***

Des de la PTP, i en col·laboració amb [FNAUT Occitanie](#), tornem a celebrar la Festa del Tren. En aquesta ocasió, hem escollit com a escenari, el poble de Vilajuïga, situat a uns 12 quilòmetres al nord-est de Figueres, i conegut sobretot per la seva aigua mineral.

Agraïm les col·laboracions del celler Mas Pòlit, Ajuntament de Vilajuïga, Teisa i LFP Perthus, que van permetre gaudir d'una vetllada excepcional amb productes de la terra.

### **Una obertura reivindicativa: el nostre tren no es toca.**

La jornada al matí va començar amb l'obertura de Xavier Llorente Cabratosa (Alcalde de Vilajuïga), Adrià Ramirez (PTP) i Christian Perrot (FNAUT Occitània).

Xavier Llorente va llançar una pregunta a l'aire: "Qui ens pot assegurar que no ens poden treure el tren de viatgers i dedicar la línia de Portbou en trens de mercaderies?". Seguidament, Christian Perrot va fer-se ressò de les pobres connexions transfrontereres que tenim, a diferència del Nord d'Europa. **"És una llàstima que la línia Figueres i Perpinyà estigui infrautilitzada, i demanem a les administracions que facin passos endavant. També cal impulsar les línies clàssiques"**.

Finalment, Adrià Ramirez va acabar les intervencions inicials tot indicant que la frontera és permeable a nivell de transport privat, però no quan ens referim al transport públic. “La festa té lloc en una data molt assenyalada tenint en compte **la pèrdua de relacions transfrontereres, els moviments dels trentrams i el trasllat de l'estació de Figueres**”.

[Link al vídeo.](#)

### “Els serveis transfronterers: ahir avui i demà” - Joan Carles Salmerón (Terminus CET)

El ferrocarril té l'avantatge de portar grans càrregues a llargues distàncies: **fer ruptures de càrrega com succeeix a Portbou no tenen sentit**. Això mateix també passa amb el transport de passatgers: les ruptures impliquen haver de canviar de tren. Cal que l'ample europeu, que va arribar el 2010 a Figueres, travessi la península Ibèrica.

Salmerón va parlar també sobre el Túnel del Pertús tot fent referència al volum de camions que passen per la Jonquera cada dia: 11.000 per cada sentit. En canvi, el Túnel del Pertús, que discorre paral·lel, està completament desaprofitat. Remarca que en altres llocs, han prohibit utilitzar la carretera per portar mercaderies al punt transfronterer.

A Europa, hem pogut anar resolent tots aquests problemes, que trenquen fronteres, que en el cas pirinenc arriba tard. Salmerón va acabar la seva intervenció indicant que “necessitem més capil·laritat, intermodalitat i millor imatge del tren. De què serveix tenir un corredor Mediterrani si no tenim llocs on carregar els trens?”

[Link al vídeo.](#)

### “L'estació urbana de Figueres: peça clau a la línia de Portbou” - Pep Gou (IAEDEN-Salvem l'Empordà)

Gou va iniciar el seu discurs tot recordant el recent plantejament de traslladar l'estació de Figueres. La nova proposta de variant pel nord té un impacte mediambiental molt elevat que segrega el territori, a més de suposar un gran cost. El soterrament en trinxera, en canvi, **no eliminaria el tren del centre de Figueres**. Recordem que el trasllat de l'estació suposaria, mentre no es construeix la variant nord, un cul-de-sac imperdonable. És un problema no només de Figueres, sinó també de tot el transport públic i de tots els usuaris.

Cal apostar per integrar de diverses maneres el traçat ferroviari per l'interior de les ciutats, i deixar de veure'l com una frontera o un mur. **La línia de Portbou és la columna vertebral de l'Alt Empordà quant a mobilitat sostenible**, i si tenim un patrimoni, és natural defensar-lo.

En acabat de la pausa cafè, les entitats van continuar prenent protagonisme. Les entitats estan d'acord que **la intermodalitat i les relacions transfrontereres han de ser un element clau en el futur del ferrocarril del nostre país**.

[Link al vídeo.](#)

## **“Intermodalitat dolça a la costa de l’Albera” François Schneider, Associació dels Usuaris del Tren Perpinyà Portbou.**

No tenim trens per connectar-nos i això és molt greu. Falta informació: “no pot ser que hagi de consultar a les empreses d’Holanda o Alemanya per saber a quina hora passarà el tren!”.

La ponència de Schneider va versar al voltant d’un seguit d’afirmacions reivindicatives: hem de concebre les estacions com a centres de vida, hem de reivindicar trens de nit per a llargues distàncies arreu d’Europa, hem de dotar al territori del transport adequat a la seva demanda...

Fent el focus en la línia entre Portbou i Perpinyà, Schneider indicava que era necessari fomentar un servei de qualitat, on l’autobús complementi el tren, i l’accessibilitat amb qualsevol mode de transport estigui garantida.

[Link al vídeo.](#)

## **“Experiències d’exploració ferroviària transfronterera” a càrrec de Daniel Pi, PTP**

A Europa, en general, hi ha molt bones connexions. Pots agafar un tren a Viena i baixar sense cap problema a Berlín. Fins i tot, **entre Finlàndia i Rússia hi ha el doble de freqüències que entre Figueres i Perpinyà.**

Pi ens va explicar que hi ha dos fenòmens que creixen a Europa: La por i la vergonya de volar, i cal aprofitar-los. A una escala més petita, tenim excel·lents casos: Ginebra, Ticino, Basilea o Estrasburg, tant de trens regionals, com rodalies i, fins i tot, tramvies.

Pi va finalitzar la seva intervenció, entre riures explicant: “Per resoldre la problemàtica de l’idioma, a Portbou hi ha **un maquinista de parla francesa** que puja al tren per garantir l’operació per a poder dir *Bon jour*”. Destaca que aquesta situació és totalment anòmala en comparació a, per exemple, els vols, ja que en cap lloc entra al cap demanar que una persona parli l’idioma del país on aterra. Destaca també que la sortida a la Tour de Querol d’un tren espanyol només la pot donar el cap d’estació francès amb un sistema de “control” telefònic... un sistema descatalogat.

[Link al vídeo.](#)

Com a resum, Pi tanca la seva ponència indicant que **“La diferència en les connexions transfrontereres es troba en la coordinació de serveis i fiabilitat”.**

## **“Demà, el tren a l’orient del Pirineu” a càrrec d’Enric Balaguer, Trainentêt**

La línia entre La Tor i Perpinyà és la columna vertebral, però està en una situació molt precària. Presta un servei turístic, a través del Tren Groc “potser l’hem de pintar d’un altre color, per tenir caràcter de servei fiable”, comentava entre bromes. No és un servei de transport públic real. Calen millores molt importants també a la línia Perpinyà-Vilafranca de

Conflent. Balaguer va acabar la seva intervenció indicant que **“El tren serà el transport de demà”**.

[Link al vídeo.](#)

### **“Nous projectes ferroviaris a la demarcació de Girona” a càrrec d’Estefania Molina, Comissió Tren-Tram Costa Brava i Àngel Aguilera, Comissió Tren-tram Palafolls-Blanes-Lloret**

La Costa Brava Centre és un buit a la xarxa ferroviària catalana, i un dels índexs de motorització més alts de Catalunya, suposant una important despesa per a les famílies i agreujant els problemes mediambientals a la comarca.

Ambdós van coincidir que, junt amb la crisi climàtica i energètica mundial, l’escenari es torna en una tempesta perfecta per posar en marxa aquestes iniciatives. **“Sempre és una qüestió de voluntat política a on dediquem els recursos públics”**, indicava Molina, “i el paper de les entitats ciutadanes és empènyer aquestes decisions”.

Els trentrams ajuden a pacificar i a una millor urbanització de les nostres ciutats. Són un projecte integral de transport i que permet ser una important vàlua dins de la cadena modal. El trentram no és una línia de rodalies, sinó un sistema lleuger, integrat i econòmic.

[Link al vídeo.](#)

### **Visita tècnica a les instal·lacions del túnel del Pertús**

Un cop acabat el dinar, l’autobús de Teisa ens estava esperant per dur-nos a **les instal·lacions de LFP Perthus**, empresa que s’encarrega de l’operació i el manteniment del tram transfronterer de trens d’alta velocitat entre Figueres i El Voló, inclòs el túnel del Pertús.

El director general, Petros Papaghiannakis, ens va fer una breu presentació de l’empresa que va convertir-se en un espai de debat i dissertació entre el director i els assistents sobre reptes i potencialitats de la infraestructura transfronterera. Un cop finalitzat el debat, vam seguir amb la **visita Base de Manteniment de Llers, on vam poder veure diferents màquines a les instal·lacions.**

Per acabar ens vam traslladar al **Centre de Control de Montesquieu-des-Albères**. Només baixar de l’autobús, vam poder veure la boca nord del túnel del Pertús. La visita va acabar a la Sala de Control i amb el pas de dues màquines aïllades pel túnel.

# Annex presentacions 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