Barcelona, 25 de marzo de 2023

MANIFIESTO DE LA FIESTA DEL TREN TRANSFRONTERIZO

Las entidades bajo-firmadas, reunidas en Vilajuïga en la Fiesta del Tren Transfronterizo, constatamos:

Primer.- Mientras las consecuencias de la crisis climática son ya evidentes, estamos entrando en una crisis energética que la guerra de Ucrania no hace más que agravar.

Segundo.-En este contexto, es vital disponer de un buen sistema de transporte público y muy especialmente en aquellos territorios en los que el comercio y el turismo tienen un peso decisivo en la economía local.

Tercer.- El ferrocarril es el transporte más eficiente, energéticamente hablando, y además genera unas emisiones muy bajas porque funciona con electricidad. Es mucho más seguro que los vehículos a motor y ocupa mucho menos espacio en el territorio.

Cuarto de galón.-Basta con mirar un mapa. La línea de Portbou es y debe ser la columna vertebral de cualquier sistema de transporte público imaginable en la región de Gerona.

Quinto.-La construcción del Tranvía de la Costa Brava, del Tren de Olot y del Tranvía Lloret-Blanes, tiene todo nuestro soporte. El funcionamiento previsto de estos trenes ligeros, irá estrechamente ligado al de la línea de Portbou.

Todo ello, añadido a la creación de una buena red de autobuses de aportación, a una apuesta firme por potenciar el uso de la bicicleta ya otras medidas como la integración tarifaria, debe suponer una auténtica revolución para la movilidad de una región que tiene uno de los peores sistemas de transporte público de Cataluña. Un modelo auténticamente intermodal, al servicio de la mayoría de la población y no de minorías privilegiadas.

Sexto.-La emergencia climática y la crisis energética, pondrán en crisis el actual modelo de movilidad y también el transporte por carretera. De ahí la necesidad de potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril y, en este terreno, la línea transfronteriza de Portbou tiene un enorme potencial derivado de que nos conecta con la Europa ferroviaria.

Séptimo.-Hoy, la frontera ferroviaria es real. Si queremos un futuro sostenible para la movilidad, el comercio y el turismo transfronterizos, es necesario armonizar los horarios de la SNCF y de la RENFE, para eliminar la vergonzosa barrera que suponen las deficientes conexiones entre los dos servicios.

Octavo.- Debemos actuar para hacer posible la creación de un servicio de tren transfronterizo entre Girona y Narbona, que conecte 25 poblaciones del Gironès, el Alt Empordà, el Rosellón y el Languedoc. Se trata de fomentar una movilidad y turismo más sostenibles. Hablamos de unos territorios que tienen una oferta turística tan variada como complementaria.

Noveno.- La propuesta de trasladar a un callejón sin salida comunicado de Vilafant las estaciones de trenes y de autobuses de Figueres, las aleja de la inmensa mayoría de la población de la ciudad y de la comarca y tiene un impacto muy negativo sobre la movilidad y el medio ambiente, porque perjudica el transporte público y aumenta los desplazamientos motorizados.

Décimo.- La propuesta del traslado de la estación de Figueres, conlleva la construcción de una variante ferroviaria al norte de la ciudad, con un túnel por debajo de la montaña del Castell y un gran viaducto. Esta variante se encontraría con varias carreteras locales y con la Nacional II y la Nacional 260, antes de conectar con el actual trazado ferroviario. Se trata de una obra muy cara, muy complicada y muy lenta de ejecutar.

Undécimo.-Esta propuesta pone en peligro la continuidad del servicio de viajeros en el tramo entre Figueres, Portbou y el Rosellón, porque un cambio político o una crisis económica pueden paralizarla indefinidamente. Recordemos que ya existe proyectada una variante de mercancías por fuera de Figueres y que sería mucho más barata de construir.

Duodécimo.-Esta obra, además, tendría un gran impacto sobre el pulmón verde de Figueres, sobre el paisaje ampurdanés y sobre la llanura agrícola en el norte y el este de la ciudad.

Decimotercero.- Aunque el gobierno central está en minoría, hemos constatado cómo en los últimos años y en el mejor de los casos, sólo un 30% de las partidas presupuestarias aprobadas en Madrid para inversiones ferroviarias en Cataluña, se han acabado ejecutando. Con esa experiencia y en un año electoral, jugarse el futuro de la línea a cambio de unas promesas, es una imprudencia temeraria.

Decimocuarto.-Hay varias formas de integrar un trazado ferroviario en una ciudad. En el caso concreto de Figueres, un soterramiento en trinchera, como el de Vic, es la solución que genera mayor consenso suprimir los pasos a nivel. Permite conectar toda la red viaria de la ciudad y no tiene ningún impacto sobre el territorio, porque se realiza sobre el actual trazado ferroviario.

Decimoquinto.- El traslado de las estaciones supondría realizar unas obras tanto faraónicas como innecesarias. Con ese dinero, se podría mejorar con mucho la movilidad en toda la región.

Decimosexto.- Vivimos tiempos inciertos. Aplicar el principio de precaución a nuestras decisiones es de sentido común. Dejar de tomar decisiones en despachos, sin debates públicos y de espaldas a los territorios, debería ser una medida de higiene democrática.

Queremos conservar una línea que tenemos desde 1878. Queremos potenciarla como línea de viajeros y mercancías, con los dos anchos de vía y con unas buenas conexiones internacionales. Tenemos un patrimonio y estamos dispuestos a defenderlo.

Vilajuïga, 25 de marzo de 2023