

Barcelona, 25 de març de 2023

MANIFEST DE LA FESTA DEL TREN TRANSFRONTERER

Les entitats sota-signades, reunides a Vilajuïga en la Festa del Tren Transfronterer, constatem:

Primer.- Mentre les conseqüències de la crisi climàtica són ja ben evidents, estem entrant en una crisi energètica que la guerra d'Ucraïna no fa més que agreujar.

Segon.- En aquest context, és vital disposar d'un bon sistema de transport públic i molt especialment en aquells territoris on el comerç i el turisme tenen un pes decisiu en l'economia local.

Tercer.- El ferrocarril és el transport més eficient, energèticament parlant, i, a més, genera unes emissions molt baixes perquè funciona amb electricitat. És molt més segur que els vehicles de motor i ocupa molt menys espai al territori.

Quart.- N'hi ha prou amb mirar un mapa. La línia de Portbou és i ha de ser la columna vertebral de qualsevol sistema de transport públic imaginable a la regió de Girona.

Cinquè.- La construcció del Tramvia de la Costa Brava, del Tren d'Olot i del Tramvia Lloret-Blanes, té tot el nostre suport. El funcionament previst d'aquests trens lleugers, anirà estretament lligat al de la línia de Portbou.

Tot això, afegit a la creació d'una bona xarxa d'autobusos d'aportació, a una aposta ferma per potenciar l'ús de la bicicleta i a altres mesures com la integració tarifària, ha de suposar una autèntica revolució per a la mobilitat d'una regió que té un dels pitjors sistemes de transport públic de Catalunya. Un model autènticament intermodal, al servei de la majoria de la població i no de minories privilegiades.

Sisè.- L'emergència climàtica i la crisi energètica, posaran en crisi l'actual model de mobilitat i també el transport per carretera. D'aquí la necessitat de potenciar el transport de mercaderies per ferrocarril i, en aquest terreny, la línia transfronterera de Portbou té un potencial enorme derivat del fet que ens connecta amb l'Europa ferroviària.

Setè.- Avui, la frontera ferroviària és ben real. Si volem un futur sostenible per a la mobilitat, pel comerç i pel turisme transfronterers, ens cal harmonitzar els horaris de la SNCF i de la RENFE, per eliminar la vergonyosa barrera que suposen les deficientes connexions entre els dos serveis.

Vuitè.- Hem d'actuar per fer possible la creació d'un servei de tren transfronterer entre Girona i Narbona, que connecti 25 poblacions del Gironès, l'Alt Empordà, el Rosselló i el Lluenguadoc. Es tracta de fomentar una mobilitat i un turisme més sostenibles. Parlem d'uns territoris que tenen una oferta turística tan variada com complementària.

Novè.- La proposta de traslladar a un cul-de-sac mal comunicat de Vilafant les estacions de trens i d'autobusos de Figueres, les allunya de la immensa majoria de la població de la ciutat i de la comarca i té un impacte molt negatiu sobre la mobilitat i el medi ambient, perquè perjudica el transport públic i fa augmentar els desplaçaments motoritzats.

Desè.- La proposta del trasllat de l'estació de Figueres, comporta la construcció d'una variant ferroviària al nord de la ciutat, amb un túnel per sota la muntanya del Castell i un gran viaducte. Aquesta variant es trobaria amb diverses carreteres locals i amb la Nacional II i la Nacional 260, abans de connectar amb l'actual traçat ferroviari. Es tracta d'una obra molt cara, molt complicada i molt lenta d'executar.

Onzè.- Aquesta proposta posa en perill la continuïtat del servei de viatgers en el tram entre Figueres, Portbou i el Rosselló, perquè un canvi polític o una crisi econòmica poden paralitzar-la indefinidament. Recordem que ja hi ha projectada una variant de mercaderies per fora de Figueres i que seria molt més barata de construir.

Dotzè.- Aquesta obra, a més, tindria un gran impacte sobre el pulmó verd de Figueres, sobre el paisatge empordanès i sobre la plana agrícola al nord i a l'est de la ciutat.

Tretzè.- Tot i que el govern central està en minoria, hem constatat com en els darrers anys i en el millor dels casos, només un 30% de les partides pressupostàries aprovades a Madrid per a inversions ferroviàries a Catalunya, s'han acabat executant. Amb aquesta experiència i en un any electoral, jugar-se el futur de la línia a canvi d'unes promeses, és una imprudència temerària.

Catorzè.- Hi ha diverses maneres d'integrar un traçat ferroviari en una ciutat. En el cas concret de Figueres, un soterrament en trinxera, com el de Vic, és la solució que genera més consens suprimir els passos a nivell. Permet connectar tota la xarxa viària de la ciutat i no té cap impacte sobre el territori, perquè es fa sobre l'actual traçat ferroviari.

Quinzè.- El trasllat de les estacions suposaria fer unes obres tant faraòniques com innecessàries. Amb aquests diners, es podria millorar de molt la mobilitat a tota la regió.

Setzè.- Vivim temps incerts. Aplicar el principi de precaució a les nostres decisions, és de sentit comú. Deixar de prendre decisions en despatxos, sense debats públics i d'esquena als territoris, hauria de ser una mesura d'higiene democràtica.

Volem conservar una línia que tenim des del 1878. Volem potenciar-la com a línia de viatgers i de mercaderies, amb els dos amplex de via i amb unes bones connexions internacionals. Tenim un patrimoni i estem disposats a defensar-lo.

Vilajuïga, 25 de març del 2023