

Apropar un tren transfronterer sempre llunyà

L'associació Promoció del Transport Públic manté, enguany a Vilajuïga, la reivindicació de potenciar serveis ferroviaris entre Barcelona, Girona i Perpinyà

La pugna entre Renfe i l'SNCF francesa ha fet empitjorar l'escenari els darrers mesos

La reivindicació de serveis regionals transfronterers entre el Principat i la Catalunya del Nord continua encallada. Pel que fa a l'alta velocitat, les tretze o catorze freqüències diàries de Renfe, entre l'Avant (associat amb l'AVE o l'Euromed) i l'Avlo de baix cost, només són hàbils entre Barcelona, Girona i Figueres-Vilafant. I per travessar el túnel transpirinenc del Pertús ara mateix només es pot fer servir les dues freqüències de la marca TGV InOui, de la companyia francesa SNCF.

Pel que fa als trens regionals, que impliquen transbordament a Portbou o Cervera per la frontera entre l'ample ibèric i l'internacional, es mantenen els obstacles de la descoordinació d'horaris entre Renfe i els serveis regionals de l'SNCF, que impliquen en paral·lel haver d'esperar estona a l'andana en un transbordament amb poques freqüències, el cost elevat d'haver de pagar doble bitllet i fan molt difícil o impossible el desplaçament d'anada i tornada el mateix dia per resoldre qualsevol tràmit, explica el portaveu de l'associació Promoció del Transport Públic (PTP), Daniel Pi.

L'entitat va celebrar ahir una nova edició de la festa del tren transfronterer, aquest cop al centre cívic de Vilajuïga, i en un context empitjorat pels conflictes entre els dos operadors estatals. L'SNCF francesa va partir peres amb Renfe en la societat conjunta Elipsos, cosa que li ha permès assumir en solitari, mentre Renfe homologava els trens, els corredors transfronterers centrats en Barcelona. I Renfe va impedir que els maquinistes francesos arribessin a Portbou l'any passat si, segons manava Adif, no acreditaven conèixer el castellà, mentre que Renfe garantia una persona auxiliar amb coneixements de francès per arribar a Cervera. Però la guerra entre les dues companyies enmig del nou i endarrerit escenari de liberalització, trufada de traves recíproques al trànsit, en la pràctica, ha acabat perjudicant pels dos costats els escassos usuaris.

Per Daniel Pi, les "dificultats centralistes" que han afegit les dues companyies a l'escenari han acabat de perjudicar les dues línies, tant la convencional separada pel canvi d'ample com la contínua d'alta velocitat, però fins a la primavera explotada en exclusiva per l'SNCF i amb serveis més enfocats a la llarga distància. Mentrestant, els escassos dos-cents quilòmetres ferroviaris que separen Barcelona i Perpinyà, continuen força aïllats, i amb carta blanca forçosa per l'ús del vehicle particular motoritzat, model a erradicar per la UE però sense alternativa en el corredor transfronterer.

L'estació de FigueresLa jornada d'ahir, però, va ser doblement reivindicativa, ja que la PTP no veu gens clara la possible supressió de l'estació de la línia convencional d'ample ibèric a Figueres. Pep Gou, de l'laeden-Salvem l'Empordà, va defensar la continuïtat de la línia d'ample ibèric i la necessitat de no deixar-la perdre amb el projecte d'encaminar els serveis cap a l'estació d'alta velocitat de Figueres-Vilafant. Per Pi, hi ha el risc que acabi l'actual estació del TAV esdevenint un cul-de-sac per a la línia R11 de Rodalies, si no es desenvolupa la connexió de continuïtat cap al tram nord en ample ibèric i les estacions de Vilajuïga, Llança, Colera i Portbou, a més de la ja nord-catalana de Cervera. O la inquietud que aquest tram nord del corredor acabi reservat només

per al trànsit de ferrocarrils de mercaderies en ample europeu directe des de Logis Empordà.

La laedon defensa que la solució hauria de passar per una millora de la integració urbana de la línia convencional a la capital de l'Alt Empordà, amb la supressió de passos a nivell i millores que la fessin més permeable dins del teixit urbà figuerenc, i des de la PTP, Daniel Pi recorda l'experiència del tancament de la vella línia entre Tarragona, Salou i Cambrils –substituïda per una variant perifèrica allunyada dels usuaris habituals– i “on s'ha perdut cinc de cada sis viatgers habituals” que la feien servir. Passat encallat, i futur La PTP tampoc veu en el seu millor moment l'altra connexió transfronterera entre les comarques gironines i la Cerdanya francesa, a la Tor de Querol, que també topa amb conflictes entre Renfe i l'SNCF pel sistema de senyalització i la descoordinació d'horaris entre les dues companyies, agreujades quan l'opció de transbordament topa amb el retard d'algun dels trens. Tot plegat també fa que el volum de passatgers efectivament transfronterers sigui testimonial, amb un perfil més turístic que no pas funcional a diferència d'altres experiències transfrontereres en què el moviment de viatgers és quotidià. El portaveu de l'entitat esmenta serveis potents entre cantons de Suïssa i Itàlia o França, on tot i ser trens extracomunitaris són estranyes les traves o els controls de passaport per als usuaris.

Per revitalitzar la línia de Puigcerdà, Enric Balaguer, de l'entitat nord-catalana Train en Têt, va reivindicar la possibilitat d'enllaçar amb el Principat d'Andorra, que podria esdevenir un node per connectar amb línia existent cap a Ripoll i Barcelona amb el traçat turístic del tren groc, potenciat per garantir el servei continu cap a Vilafranca de Conflent, Prada, Elna i Perpinyà, al nord del Pirineu Oriental.

D'altra banda, la portaveu de Tren-Tram Costa Brava, Estefania Molina, va parlar dels estudis en curs de traçat, també en el cas de Banyoles i Olot i a la Selva Marítima, però va demanar que hi hagi més activitat de seguiment, “important per poder fer propostes des del territori”. L'entitat xifra en quinze milions de viatges la potencial demanda anual, només a la Costa Brava Centre.

Publicat a:

-El Punt Avui. Girona 26-03-2023, Pàgina 20

Font del document:

<http://www.elpuntavui.cat/societat/article/12-infraestructures/2270529-apropar-un-tren-transfronterer-sempre-llunya.html>