

Més enllà de la línia orbital

Les demandes de plataformes ciutadanes i nombrosos ajuntaments a favor de tram trens gironins han quedat en suspens

Territori només treu a licitació l'estudi informatiu entre Girona i Banyoles, i Salt reclama quedar inclòs també en el traçat

El maig passat, el govern català aprovava el full de ruta per al desplegament de la línia orbital ferroviària, entre Mataró i Vilanova i la Geltrú, amb una inversió de més de 5.200 milions. Un parell de mesos abans, també reactivava l'eix transversal ferroviari de Catalunya, un suposat nou corredor que combina passatgers i mercaderies entre Lleida i Girona sense passar per Barcelona, encarregant a l'empresa pública Ifercat l'actualització per 5,46 milions dels estudis informatius. Aquests dos projectes, que com se sol dir s'havien guardat durant anys en calaixos, amb les negociacions dels pressupostos s'havien tornat a posar sobre la taula. En un altre calaix també hi havia hagut l'estudi sobre la viabilitat del tram tren a les comarques gironines, un projecte llargament reivindicat des del territori gironí tant per plataformes ciutadanes com per institucions, amb mocions aprovades en nombrosos plens municipals i a la Diputació. La seva viabilitat, pendent d'un informe fet el desembre del 2024, del qual poc havia transcendit.

“A Catalunya, per qualsevol petita infraestructura fem estudis i més estudis, però per grans obres d'uns quants milers de milions ho venem al so de bombo i platerets i ho donem per construït abans de pensar en els beneficis potencials. Igual que l'Estat espanyol, que fa quilòmetres d'AVE per convicció, per dir que tenim molts quilòmetres d'AVE sense que això vulgui dir retorn d'inversió ni cobrir costos operatius. Catalunya fa el mateix i l'eix ferroviari és l'enèsim exemple d'això, junt amb l'ampliació de l'aeroport o la L9-L10 del metro. Són obres per emplenar portades de diaris però amb beneficis i retorns socials poc tangibles. Les obres que sí que ajuden la gent són les locals, les petites que connecten pobles i ciutats i ajuden la gent en el dia a dia, però, és clar, aquestes no obren les portades d'un diari.” Això és el que respon l'Associació pel Desenvolupament del Ferrocarril i el Transport Públic a les Comarques Gironines (AFTP), entitat que es va crear al març arran de la unió de les diferents plataformes ciutadanes que defensen els tram trens gironins (la plataforma pel tram tren de la Costa Brava, la d'Olot-Banyoles-Girona i la de Blanes-Lloret) quan se'ls pregunta per l'eix transversal ferroviari.

Només un tramPoques setmanes després de la constitució de l'AFTP, el Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica, de la consellera gironina Sílvia Paneque –i que es postula com a una de les possibles candidate pel PSC a l'alcaldia de Girona–, licitava la redacció dels estudis informatiu i d'impacte ambiental del sistema tramviari entre el sistema urbà de Girona (Montilivi-Fontajau-Sarrià de Ter-Cornellà del Terri i Banyoles), per un import d'1,5 milions. Segons Territori, l'estudi informatiu –que hauria d'estar redactat a finals de l'any que ve– “té com a objectiu definir un nou sistema tramviari adaptat a les necessitats actuals i futures del sistema urbà de Girona” i “garantir una mobilitat més integrada i sostenible”, diu Territori, i hi afegeix: “L'estudi establirà les característiques tècniques, les alternatives de traçat i els models d'explotació més adequats per donar resposta a la demanda prevista i millorar la qualitat del servei.” A més, i segons les mateixes fonts, ha d'incloure un estudi de demanda centrat en el sistema urbà de Girona fins a Banyoles que aprofundeixi en l'avaluació de l'impacte que aportarà la infraestructura i la definició de les solucions d'integració urbana per les quals Territori reconeix que serà necessari treballar en coordinació amb els ajuntaments implicats. En total, es parla d'una infraestructura amb una longitud d'uns 25 km aproximadament i una inversió estimada de més de 300 milions.

La licitació d'aquest estudi del tram tren Girona-Banyoles va ser aplaudit des de les terres gironines i, de fet, l'alcalde de Girona, Lluç Salellas (Guanyem), mesos abans havia fet una piulada a X dient: "Des de Girona i jo com a alcalde hem aconseguit que la Generalitat encarregui un estudi per fer un tram tren que connecti Girona, Sarrià de Ter i Banyoles."

S'anunciava l'estudi, però, a la vegada, es constata el silenci de l'administració sobre les altres demandes que també havien estat analitzades: que el tram tren no es quedés a Banyoles sinó que arribés fins a Olot i, també, la del tram tren de la Costa Brava. El vicepresident de l'AFTP i un dels impulsors del tram tren que generi una alternativa ferroviària per a la mobilitat entre Girona i el Baix Empordà, Agustí Palà, és molt crític amb el silenci de l'administració sobre les demandes de les plataformes i recorda que el Baix Empordà, una comarca amb 140.000 habitants a l'hivern i 250.000 a l'estiu, és l'única de Catalunya que no té ni un quilòmetre de tren i que l'alternativa que es dona fins ara, per a mobilitat amb transport públic, l'autobús, és molt complicada –entre altres coses, recorda que els autobusos que hi ha no estan ni coordinats amb els horaris de Renfe, però també que la saturació de les carreteres és evident. Rèpliques a l'estudi de viabilitatEl resultat de l'estudi de viabilitat d'aquests tram trens gironins del desembre del 2024 conclouia que el tram tren de la Costa Brava i el tram fins a Olot no eren econòmicament viables. Aquesta conclusió va ser criticada pels seus promotors, especialment la plataforma pel tram tren de la Costa Brava. De fet, mesos abans de conèixer-se el resultat, la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura (MSS) havia publicat un altre informe en què calculava que la línia de tren tramvia de la Costa Brava podria tenir una demanda anual de gairebé 15 milions de viatgers. Segons explica el president de la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura, Pau Noy, l'estudi encarregat pel govern s'havia fet amb un esquema de via única, cosa que no permet els dos tipus de servei, amb parades i semidirectes cada 20 quilòmetres, que és el model que ha defensat sempre la plataforma. "Degut a tot això, surt una demanda que és la tercera part de la real", denuncia Noy.

Així, si bé l'estudi governamental considerava no viable aquesta infraestructura, el govern, i més concretament el Departament de Territori, no s'ha acabat de pronunciar clarament sobre el futur del tram tren de la Costa Brava. A la pregunta d'aquest diari sobre què passaria amb aquests trams que havien resultat inviables i quines alternatives proposava el govern, Territori, a l'hora de tancar aquest reportatge, encara no havia donat cap resposta. Paral·lelament, però, ha anunciat 21,5 milions per al pla de xoc per a la millora dels serveis de busos interurbans a Catalunya. De fet, l'estudi que rebutja el tram tren de la Costa Brava, tal com recorda el professor d'economia aplicada a la Universitat de Girona Jordi Rosell, ve a dir "facci vostè autobusos, intenti donar-li més velocitat a l'autobús perquè disminueixin els costos i més freqüència, i això és millor que no pas anar a fer la construcció". I aquesta és precisament la política del govern, que entre la cinquantena de corredors d'autobusos interurbans del pla de xoc hi inclou Lloret-Girona, Roses-Figueres, la Selva interior i Girona, els serveis de comunicació amb l'alta velocitat a Figueres, i els del Baix i l'Alt Empordà amb Girona. Moció a SaltIndependentment de la posició del govern, a les comarques gironines, però, continuen fent pressió pels tram trens. Fa un mes, l'Ajuntament de Salt va aprovar una moció perquè el futur tram tren entre Girona i Banyoles també arribi a Salt. Exactament, que s'inclouï una secció o ramal fins a Salt i el futur Campus de Salut de Girona. La proposta va tirar endavant amb 11 vots a favor, del govern d'ERC i Junts i de la CUP, i 9 en contra, del PSC i Vox. El text defensa que el tram tren pot ser una oportunitat per millorar el transport públic a l'àrea urbana de Girona, donar resposta a la mobilitat que generarà el sector sud de Salt i la necessitat d'aquesta connexió amb el futur Campus de Salut, que comportarà un increment dels desplaçaments urbans i interurbans. La moció també recuperava la reivindicació històrica dels tram trens a les comarques gironines. Recordava l'estudi de viabilitat elaborat el 2008 per la Diputació sobre un tramvia intercomarcal i les demandes sostingudes de diverses plataformes ciutadanes i institucions locals i que, "malgrat el consens polític i social acumulat durant gairebé dues dècades, encara no hi ha cap tram tren a la demarcació". Així, també reclamava que el projecte Banyoles-Girona no es plantegi com una actuació aïllada, sinó com una primera fase d'una xarxa més àmplia, i demanava que el futur tram tren pugui acabar arribant fins a Castell d'Aro i Sant Feliu de Guíxols, amb l'objectiu de captar part de la mobilitat que actualment circula per la C-65 en direcció a la Costa Brava.

Dies després, una moció semblant va ser portada també al ple de la Diputació per la CUP, però tot i que d'entrada semblava tenir l'aprovació de tots els grups, va ser rebutjada perquè incloïa un punt en què no hi estaven d'acord la majoria: rebutjar les renovacions a les concessions dels autobusos interurbans.

Autobusos i trens poden conviure? Com cal afrontar tots els reptes de mobilitat? Ha de ser prioritària l'orbital? Les respostes, si n'hi ha, per a després de les eleccions.

Publicat a:

-Setmanari Girona 17-07-2026, Pàgina 8

Font del document:

<http://www.elpuntavui.cat/societat/article/12-infraestructures/2659406-mes-enlla-de-la-linia-orbital.html>