GIRONA NOTICIES.COM
+ Periodisme

El conte de l'àvia.

Opinió | 04/09/2007 | 02:24

La millor solució al servei d'una autèntica mobilitat sostenible és mantenir l'estació al seu lloc amb les vies subterrànies.

L'actual polèmica sobre el ferrocarril a Figueres té l'origen en dues propostes que confluïen en el projecte que va sortir a informació pública. La primera era la proposta del Ministeri de Foment de construir una variant que, des de Vilamalla, portaria la línia convencional fins a la nova estació de la línia d'alta velocitat de Vilafant; a més d'un intercanviador que permetria als trens passar d'un ample de via a l'altre. La segona era la proposta de l'exalcalde Armangué, de traslladar l'estació a Vilafant i edificar l'espai alliberat pel traçat actual.

La proposta d'Armangué és una mena de conte de l'àvia, perquè es basa més en il·lusions i desitjos que en dades reals. Pressuposa que els TAV s'aturaran a l'estació de Figueres i que això necessàriament tindrà un impacte positiu per a la ciutat: la proposta implica una despesa molt important perquè l'estació es faria en una zona que és un cul-de-sac i on calen grans inversions per fer possible un aprofitament urbanístic; entre les quals, un túnel sota el castell de Sant Ferran. Un segon túnel hauria de permetre el pas d'una segona variant ferroviària –la nord– que tornaria a enllaçar l'estació amb la línia de Portbou.

El finançament de tot això està condicionat a l'especulació immobiliària, tant al voltant de la nova estació i els seus accessos com en els terrenys alliberats pel trasllat de l'estació vella. En un context de crisi del creixement urbanístic, ens sembla un risc excessiu. El trasllat de l'estació, a més, implicaria un perjudici greu per al servei públic.
La proposta de Foment no respon a l'interès públic. Com que en la data prevista –febrer del 2009– les obres del TAV no estaran acabades, tenen la pretensió de desviar tots els trens possibles cap a la via del TAV, per evitar pagar, ni que sigui en part, unes indemnitzacions exorbitants a l'empresa concessionària del túnel del Pertús.
Aquestes indemnitzacions es deriven d'un contracte vergonyós, signat pel govern del PP pocs dies abans de les eleccions del 2004 i que té d'altres clàusules abusives. Avui només comentarem un parell de punts:

Primer. Unes empreses, amb fàcil accés al poder polític, aconsegueixen una subvenció de l'Estat que arriba al 57% de la despesa i una concessió per 50 anys, fàcilment ampliables, per anar cobrant peatges als viatgers i a les mercaderies. És una història vella. És així com es van fer les autopistes a l'època d'en Franco i els peatges encara els paguem. És a dir, que, davant la passivitat de les grans forces polítiques, ens han tornat a enredar.

Segon. La variant i l'intercanviador són les eines que vol fer servir Foment per complir el contracte, però no està gens clar que ho aconsegueixi. De fet, ni ells ho creuen possible. El secretari d'estat d'infraestructures, el senyor Víctor Morlán, ja no parlava del febrer del 2009 sinó de principis del 2010 i això implica pagar un any d'unes indemnitzacions que, segons càlculs de la Cambra de Comerç de Barcelona, pujarien a 200 milions d'euros pels tres anys de retard.

Si hi sumem el cost de la variant i de l'intercanviador i el de l'adaptació de la línia convencional perquè hi puguin passar els TAV, surten els números? Nosaltres en dubtem i no som els únics. A primers de maig, un enginyer i empresari gironí, en Joaquim Coello, afirmava, a la Cambra de

Comerç de Girona, que la incorporació d'un tercer rail a una de les vies convencionals, que fes possible la circulació de trens amb eixos d'amplada europea entre Barcelona i Figueres (que valorava en 150 milions d'euros), era més barata i menys complexa que la d'un intercanviador.

Ens preguntem si, suposant que es fes la variant, s'arribarien a desviar prou trens cap a la línia d'alta velocitat com per assolir les previsions de pas de trens de la concessionària; previsions que han estat criticades per sobredimensionades.A més, nosaltres, com la Cambra de Comerç de Barcelona, dubtem molt seriosament que una línia convencional, que funciona molt precàriament per manca d'inversió, pugui absorbir, a més, els trens d'alta velocitat.

Recapitulem. Als empordanesos ens toca:

Primer. Pagar per utilitzar les vies d'alta velocitat com ja paguem les autopistes.
Segon. Patir una destrossa territorial més; injustificada, imposada i difícilment rendible.
Tercer. Pagar la part que ens pertoqui de les indemnitzacions a l'empresa.

Quart. Suportar durant com a mínim tres anys el mal funcionament de la línia Figueres/Barcelona per excés de trens i veure com es margina i es posa en perill la línia Figueres/Portbou, cosa que implicarà la pèrdua de centenars de llocs de treball a la comarca.

Cinquè. Continuar amb la barrera de les vies al centre de Figueres fins no se sap quan.
Tot això ens passa, entre d'altres coses, perquè el govern del PP va signar un contracte amb clàusules abusives i el govern del PSOE, en lloc de denunciar-lo, vol complir-lo, i també perquè les obres del TAV han acumulat els retards per la incompetència i la mala gestió d'ambdós governs.
Ens preguntem per què, en els deu mil quilòmetres de xarxa ferroviària prevista a l'Estat espanyol, l'únic túnel de peatge és el del Pertús? Ens preguntem per què uns governs que presumien i presumeixen de superàvits pressupostaris han de recórrer a fórmules que acaben en desgavells tan monumentals? Ens diuen que la línia d'alta velocitat, amb l'excepció dels túnels de Barcelona i Girona, estarà acabada el 2009 i això fa que ens preguntem si no hi ha d'altres llocs on es pugui fer aquesta connexió.

En la mateixa línia i, tot suposant que el contracte no es pugui denunciar, no serà més rendible pagar les indemnitzacions i no fer aquestes inversions?
Ens els darrers mesos s'ha generat una situació caòtica a la xarxa ferroviària catalana. Tot fa pensar que la cosa no millorarà pas gaire i que el problema afectarà encara més les nostres comarques.

Com que ara el mal ja està fet, és el moment de pensar com podem treure el carro del pedregar. No ens hem de deixar pressionar pels responsables dels retards i del caos ferroviari i, si cal, els hem de plantar cara. Per nosaltres el primer que cal fer és informar la ciutadania i debatre seriosament les diferents alternatives, a la recerca d'un ampli consens (en aquest sentit, pensem que és imprescindible que el nou alcalde de Figueres escolti tots els sectors afectats i no caigui en la temptació d'actuar unilateralment, com va fer el seu predecessor). Si això s'hagués fet quan tocava, ara no faríem tots plegats el paper del pallasso de les bufetades.

Per la nostra part, pensem que ens hem d'oposar a la construcció de la variant i de l'intercanviador, mentre no se'ns demostri que s'han estudiat totes les alternatives. Creiem que la millor solució al servei d'una autèntica mobilitat sostenible és mantenir l'estació al seu lloc amb les vies subterrànies i potenciar la de Portbou com a línia pública de passatgers i mercaderies, d'amplada europea i amb connexió internacional.

*PEP GOU PORTAVEU DE LA PLATAFORMA DEFENSEM EL TREN DE L'EMPORDÀ

Autor: Redacció
Redacció

https://gironanoticies.com/noticia/3428-el-conte-de-lavia.htm