GIRONA NOTICIES.COM
+ Periodisme

LA MOBILITAT A LES COMARQUES GIRONINES I LA CENTRALITAT.

Opinió | 14/09/2008 | 02:47

Malauradament,el cas de Figueres, si els nostres màxims responsables polítics no hi posen més seny i sensibilitat ...

D'entrada cal dir que una de les característiques essencials de la mobilitat a les comarques gironines és que és autènticament tercermundista .Cal tenir en compte que la ciutat de Girona, la magnífica " Florència catalana" tindrà una estació al centre de la ciutat , convenientment, soterrada . Aquesta dada és convenient tenir-la molt present per poder entendre el concepte de mobilitat sostenible, el qual és sinònim de centralitat de les estacions i de donar preferència al ferrocarril (sobretot el convencional) per damunt de la idolatrada carretera . En aquest sentit, és significatiu que quan més ens allunyem de la ciutat de Girona la mobilitat és va fent més insostenible i creix espectacularment la dependència/dictadura del vehicle privat . Això té unes repercussions urbanístiques i socials molt considerables . Quan més ens apartem de la capital de la demarcació augmenta el problema, social i humà, de l'accés al lloc de treball i als serveis sanitaris, la qual cosa comporta una degradació important de la cohesió social i de la qualitat de vida . De fet, la mobilitat a les comarques gironines exhibeix dos punts negatius molt remarcables .

1/. És la demarcació de l'estat amb més cotxes per habitant després de les Balears, malgrat que gairebé un 50 % de la població no disposa de carnet de conduir.

2/. Ostenta el record de tancament de línies i estacions ferroviàries a Catalunya . Ara, amb perspectiva històrica, es pot dir d'una forma diàfana, que els tancament dels carrilets va ser una de les "bestieses antisocials" més importants del tardofranquisme .

Doncs bé, amb aquestes dades el que més copsa és que els nostres màxims responsables polítics sectorials no tinguin clar que ha arribar l'hora d'apostar pel transport públic (particularment pel tren convencional i tramvies) i, sobretot , per la centralitat de les estacions .A hores d'ara, no s'entén que aquests responsables polítics semblin estar, només, preocupats per una dogmàtica execució milimètrica d'unes obres faraòniques (amb molt poc contingut i servei social i territorial) que no pas del tren nostre de cada dia que ha d'agafar la població per fer les seves necessitats quotidianes . D'altra banda, moltes d'aquestes obres es van planificar, fa molts anys, quan la qüestió de la mobilitat sostenible i, sobretot, els preus del petroli, no es tenien gens en compte. De fet, ara en paguem les conseqüències d'aquesta irresponsabilitat, tot i que al meu entendre encara som a temps de redreçar la situació .

Com abans he esmentat, i de fet és el títol d'aquest article, existeix una relació directe entre la mobilitat sostenible i la centralitat de les estacions . De fet, la centralitat ferroviària afavoreix l'ús quotidià sense necessitat de transbordaments excessius al bus i al cotxe i, alhora, permet funcions (això és molt important) comarcals per al tren , gràcies a la proximitat dels equipaments comarcals . Un cas paradigmàtic i diàfan, de l'aspecte positiu de la centralitat de les estacions, el tenim en la segona ciutat de la demarcació, en la capital de l'Alt Empordà .Malauradament,el cas de Figueres, si els nostres màxims responsables polítics no hi posen més seny i sensibilitat social, pot esdevenir un exemple molt traumàtic no només per la

ciutat sinó per a tota la seva comarca. El cas de Figueres és llarg i complicat, però descriu a la perfecció el que s'ha de fer i el que no s'ha de fer davant dels problemes econòmics, energètics i mediambientals que ens venen a sobre. Cal tenir present que, amb més de 3000 registres al dia de mitjana , l'estació de Figueres té més usuaris per habitant que les estacions de Tarragona, Girona, Reus o Salou . A més, una de les característiques d'aquesta estació - la que un servidor anomena l'Estació Central de l'Empordà , (exerceix una funció de mobilitat social i territorial més enllà de la comarca de l'Alt Empordà) – és que la gran majoria dels seus usuaris (tant de la ciutat com de la comarca) hi accedeixen a peu, per la qual cosa la seva supressió perjudicaria – socialment- la majoria dels seus usuaris que no utilitzen el cotxe i, consegüentment, implicaria molts més col·lapses circulatoris : incrementaria la mobilitat insostenible i antisocial a una gran part del territori de la Regió de Girona , tenint en compte que podria posar en perill de mort el tram de la línia Figueres-Portbou –frontera francesa , amb unes conseqüències molt negatives , no només per a la mobilitat, sinó també pel comerç, el turisme i la productivitat del conjunt de les comarques gironines .

Per altra banda, si es consumés el disbarat i es substituís Figueres -centre per Vilafant (en aquest cas estic parlant del tren convencional, tant de rodalies com regionals) , la intermodalitat excèntrica només afavoria la gent que anés a Barcelona, tot dificultant les funcions de mobilitat dintre de la Regió de Girona, cal tenir en compte que aquesta, projectada per a l'AVE, estació de Vilafant és situada a uns 2'5 km. del centre de Figueres .A més, aquesta intermodalitat excèntrica dispararia l'ús del cotxe i de l'autobus seria una operació radicalment contraria a la igualtat social i a la sostenibilitat ambiental. Menys comprensible encara resulta l'argument del trasllat de l'estació actual per raons d'intermodalitat entre l'AVE i les futures rodalies, ja que es redueix dràsticament la funció del tren per a la majoria a favor d'unes correspondències esporàdiques i perfectament practicables a Girona, on es fa una multimilionària inversió per mantenir el tren al centre a més de portar-hi l'AVE.

En definitiva, davant dels darrers esdeveniments econòmics i energètics i observant atentament les turbulències especulatives a l'entorn de "l'or negre" cal afinar amb el concepte de mobilitat sostenible a les comarques gironines . Cal saber conjugar, socialment i territorialment, un transport públic de qualitat (de proximitat) amb el concepte progressista, racional i europeu de la centralitat de les estacions ferroviàries.

Autor: Loste
Loste

https://gironanoticies.com/noticia/8825-la--mobilitat--a--les-comarques--gironines--i--la--centralitat.htm