

«El ferrocarril estalvia el problema de la congestió i l'aparcament»

L'enginyer Pau Noy, redactor del projecte del Tren de la Costa Brava, demana un «canvi de prioritats» al Govern, i que una part de la inversió en carreteres es destini al ferrocarril



«El ferrocarril estalvia el problema de la congestió i l'aparcament»

Per què és el moment, ara, de recuperar el projecte de tram-tren al voltant de les Gavarres

[<https://www.diaridegirona.cat/tags/gavarres.html>]?

Estem en l'Any Europeu del Ferrocarril, i la nostra contribució és la d'un vell projecte que consisteix a dotar el territori més poblat de Catalunya sense ferrocarril, la Costa Brava

[<https://www.diaridegirona.cat/tags/costa-brava.html>], d'un corredor ferroviari. Tenim els antecedents de l'estudi que va encarregar la Diputació el 2008, que n'analitzava la viabilitat tècnica i econòmica,

i tenim un Govern que es gasta centenars de milions en el metro de Barcelona, en el tren d'alta velocitat i, sobretot, en carreteres, i ni un duro en el ferrocarril territorial. Demanem un canvi de prioritats i que, dels diners que van cada any per carreteres a Girona, que són 300 milions, una part vagi al ferrocarril.

Quina demanda tindria?

Degut a l'alta densitat de població i a la gran quantitat de gent que visita la Costa Brava, pot tenir una demanda anual de cinc milions i mig de viatgers. Amb això pot cobrir perfectament les despeses d'explotació.

Calculen que caldrien uns 581 milions d'euros d'inversió.

Més o menys, tot i que caldria fer un projecte concret. Construir un ferrocarril en paral·lel a la carretera és molt econòmic, i si a dins de les ciutats -Palamós, Palafrugell, Sant Feliu...- el tren no entra fins al centre i és perifèric, amb una estació tangencial també costaria pocs diners. Per tant, si fem un format auster de ferrocarril, els números surten. Uns 580 milions d'euros, per a una inversió que beneficia tanta gent, són una minúcia.

Es podria aprofitar el traçat del carrilet?

No. El carrilet és un tren que es dissenya amb paràmetres del segle XIX, i és possible que alguna secció es pogués aprofitar, però nosaltres volem que el ferrocarril vagi en paral·lel a les carreteres, on ja hi ha l'impacte sobre el territori.

I entre Flaçà, Girona i Riudellots, proposen aprofitar les vies actuals de Renfe.

Sí. Per la via de Renfe [<https://www.diaridegirona.cat/tags/renfe.html>] passaria amb un tercer carril, que ara ja hi ha algunes seccions que en tenen. És una opció molt econòmica i que no genera cap problema. El problema no és circular per la Renfe, que ja existeix, sinó circular fora de la Renfe, entre Flaçà, Sant Feliu i Riudellots.

L'estudi mostra que es reduiria el temps de viatge, sobretot, en relació amb l'autobús.

Les reduccions del temps de viatge són espectaculars. A vegades arriben a un 50%, tant en recorreguts entre la Costa Brava i Girona com amb Barcelona. I sense congestió i amb tota seguretat. Jo, que vaig sovint a la Costa Brava, els diumenges a la tarda, quan he de tornar cap a Barcelona, ja se'm comença a remoure el cuquet: «A veure quines retencions trobaré avui a la C-35, a l'AP-7...?». Com més carreteres, més trànsit tens. Per tant, la solució no és posar més carreteres, insostenibles, sinó posar ferrocarril, tal com fa l'Europa civilitzada.

La mobilitat per carretera ja està saturada, a la Costa Brava?

És que, a més, tenim el repte de reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle, perquè si no, el país se'ns en va a la merda. La gent no és conscient que, si la temperatura continua pujant, potser hem de marxar de Catalunya cap al nord d'Europa. I la manera de reduir les emissions no és amb el cotxe, sinó amb el ferrocarril, que té emissions zero.

Han presentat la seva proposta a partits o institucions?

Hem començat una recollida de signatures, que ha tingut un suport certament important, ja estem arribant a les mil signatures, així com set o vuit entitats. Alguns diputats i polítics s'han posat en contacte amb nosaltres, i també la Diputació, i estem començant a teixir la xarxa. L'objectiu és, el mes de juny, fer un congrés tècnic sobre el recorregut, les característiques i l'impacte econòmic, que seria molt important.

Quin seria aquest impacte?

Els costos de desplaçament cauen en picat, perquè és molt més econòmic desplaçar-se amb transport públic, i ens permet estar connectats amb Barcelona, Espanya i Europa. Tenim una via d'alta velocitat que connecta Girona amb Perpinyà que té un potencial impressionant. Abans de la pandèmia, cada dia entraven a Catalunya en cotxe 50.000 francesos, congestionant l'AP-7, les ciutats... si aquesta gent, o una part, és capaç de venir amb transport públic, imagini's com de bé podrem respirar. Cal que la gent de fora vingui, però que ho faci de forma «empaquetada», a través dels ferrocarrils.

Veu els polítics disposats a escoltar la seva proposta?

Els antecedents no són bons. El 2008, quan la Diputació va encarregar l'estudi, va ser molt ben acollit per alcaldes i territori, però la galleda d'aigua freda va venir del secretari de Mobilitat, el senyor Manel Nadal [/nadal/] en aquell moment, que va dir que això era un projecte per d'aquí a 50 anys. Ara, amb tot el que ha passat, el canvi climàtic, l'Any Europeu del Ferrocarril... esperem que hi hagi una nova sensibilitat per part del nou Govern. Som optimistes. Crec que un projecte com aquest pot generar interès a grups inversors. Si no ho fa el Govern, perquè no en té ganes, no té temps o no té diners, igual caldria que algú amb ganes i diners ho vingués a fer.

Per tant, que fos de gestió privada?

Clar, sí. Sempre sota el control públic, com a Barcelona: la major part d'operadors són privats, però estan sotmesos a la disciplina pública, de manera que tot el sistema de tarifes, horaris, etc., els determina l'administració.

Quant de temps podria trigar a ser realitat, aquest projecte?

Els projectes ferroviaris costen de madurar, i més en aquest cas, que la iniciativa no sorgeix del Govern, sinó de la societat. Però dos mandats seria una xifra raonable. Els projectes ferroviaris són lents, perquè són cars d'executar. Però després l'explotació és molt econòmica. Dur un passatger amb el ferrocarril val la tercera part que portar-lo amb autobús. A més, el ferrocarril atrau més viatgers que l'autobús, perquè és més comfortable i amable.

Podria contribuir a la recuperació de la Costa Brava després de la covid-19?

Al turisme de la Costa Brava l'interessa que hi hagi un ferrocarril, perquè estalvia tot el tema de la congestió, de l'aparcament, i dona seguretat als viatgers amb el temps de viatge. I si jo fos hotelier de la Costa Brava, estaria pendent d'aquest projecte i pensant que, en el futur, la gent que vingui tindrà integrat el preu de la tarifa amb el preu de l'habitació.

Font del document:

https://www.diaridegirona.cat/comarques/2021/03/15/ferrocarril-estalvia-problema-congestio/1094377.html?utm_source=rss