

Diari de Girona

Diari de Girona, 28/09/21

Del tren de la Costa Brava al tren dels Pirineus

Proposen connectar Andorra i la Seu d'Urgell amb Barcelona a través de la Cerdanya



Un tren aturat a l'estació de Puigcerdà, en una imatge d'arxiu. | DIARI DE GIRONA

Un tren que connecti Barcelona amb la Seu d'Urgell i Andorra a través de la Cerdanya. Aquesta és la nova proposta impulsada per l'associació Promoció del Transport Públic, la mateixa entitat que defensa la construcció d'un tram-tren a la Costa Brava. Segons explica l'enginyer industrial Pau Noy, un dels ideòlegs del projecte, la seva proposta passa per construir des d'Alp un ramal de la línia ferroviària Barcelona-Puigcerdà per anar fins a la Seu d'Urgell i pujar des d'allà fins a Sant Julià de Lòria. Segons Noy, no seria una proposta tècnicament difícil ni especialment cara: uns 400 milions d'euros. Des de Sant Julià de Lòria es podria arribar fins a Andorra la Vella, tot i que en aquest cas sí que caldria fer un túnel i per tant seria més car i complicat (uns 400 milions d'euros més). Una solució, indica Noy, seria fer en una primera fase una parada de mercaderies a Sant Julià i des d'allà una llançadora fins a Andorra la Vella.

La proposta de la PTP ja estava contemplada en el document Objectiu Tren 2024, on l'associació ja plantejava, l'any passat, quines línies de tren veien necessàries construir en aquest període de temps per tal de reduir les emissions de CO2 a Catalunya. I ara, han decidit començar a buscar el suport del territori perquè el tren dels Pirineus pugui ser una realitat. De moment, han participat ja en una jornada divulgativa que es va celebrar fa uns dies a Andorra -en la qual es van presentar diverses propostes ferroviàries- i el seu objectiu és fer-ne una altra a la Seu d'Urgell durant aquest hivern.

Noy explica que els 100.000 habitants que viuen per tota aquesta zona «mereixen un servei ferroviari»: «Aquesta és la zona més poblada del Pirineu, i malgrat això encara no té tren», lamenta. Aquest enginyer industrial calcula que, si el desdoblament de la via entre Barcelona i Vic segueix al ritme previst i s'acaba al llarg d'aquesta dècada, l'any 2030 el tren dels Pirineus podria estar connectant Barcelona i Andorra en dues hores i mitja a través de serveis directes. Noy recorda que, entre la població permanent i la de caps de setmana - «per a molta gent, Andorra és sinònim de cues durant el cap de setmana»-, es podrien arribar a fer circular uns quinze trens al dia. Amb l'objectiu que l'horari fos competitiu, la idea seria que el primer tren arribés a les vuit del matí a Barcelona procedent d'Andorra.

Noy explica que fer passar trens no molt ràpids per superfície és «relativament barat», amb un cost similar a la construcció d'una carretera. És per això que considera que aquesta seria la fórmula ideal fins a Sant Julià de Lòria, tot i que des d'allà, per tal de pujar fins a Andorra la Vella, seria inevitable haver de fer túnel i, per tant, el projecte s'encariria. En el cas de la Seu d'Urgell, la proposta de la PTP és que el tren no entrés fins al centre de la ciutat per no encarir excessivament el projecte. Un altre aspecte a tenir en compte, indica Noy, seria com s'integra el tren que arriba de França.

Obtenir el suport del territori

L'objectiu tant de Noy com de la PTP és donar a conèixer ara el tren dels Pirineus al territori per tal d'aconseguir el seu suport. Igual que en el cas del Tren de la Costa Brava, esperen que els ajuntaments i altres administracions aprovin mocions per tal de demanar al Govern català que aposti per aquesta nova línia ferroviària, especialment ara que estem dins l'Any Europeu del Ferrocarril. «Si volem lluitar realment contra el canvi climàtic, cal que fem alguna cosa més que declaracions i mocions», adverteix Noy.

En el document Objectiu Tren 2024, presentat l'any passat, l'associació per la Promoció del Transport Públic ja feia una proposta de serveis ferroviaris arreu de Catalunya per doblar la demanda i contribuir «a donar resposta a l'emergència climàtica i la contaminació urbana».

La seva voluntat és reduir gairebé a zero les emissions de CO2 del transport públic a Catalunya, tot aconseguint un ferrocarril que sigui «fiable i competitiu» per a tot el país, i que no serveixi només per «connectar Barcelona» amb la resta del país

