

EL TRANSPIRINENC DEL SEGLE XXI ÉS UN PROJECTE VIABLE I DE FUTUR

Aquesta va ser una de les conclusions de l'acte de debat celebrat dissabte a Ripoll en el que es va destacar la necessitat que, més que fer grans projectes es faci allò que podem fer amb el què tenim per millorar i potenciar la internacionalitat de la línia.

També es va demanar a la Transpirineca que actui com a primer ens catalitzador i coordinador per dur a terme les accions de millora més possibilistes.

Un centenar de persones van participar en l'acte de debat **El Transpirinenc del Segle XXI (Barcelona - Vic - Ripoll - Puigcerdà - La Tour de Carol - Enveitg - Foix - Toulouse - París)**, organitzat per la Transpirinenca, conjuntament amb la Unió Intersectorial Empresarial del Ripollès i l'associació Net i Bonic.

L'acte es va celebrar a la sala Eudald Graells, el dissabte 29 d'octubre, i va començar a 2/4 de 10 del matí amb la recepció dels assistents i participants. Després hi va haver la benvinguda i una taula tècnica i una de política que van debatre sobre el futur de la línia de tren transpirinenca.

L'acte de benvinguda el va encapçalar el president de la Transpirinenca, Joan Vilalta, que va recordar la coincidència d'aquest acte amb el 25è aniversari de la constitució de la Transpirinenca i del viatge del "tren dels gladiols", ara fa 25 anys, fins a París. En aquest sentit, Vilalta va tenir un emotiu record per la figura d'Amós Miguélez, creador de Net i Bonic, i el ripollès Joan Roig, que va ser un dels col·laboradors en la constitució de la Transpirinenca i l'organització del viatge a París.

Vilalta va destacar la oportunitat de l'acte **"en un moment en el que s'estant definint i dissenyant les grans infraestructures europees ferroviàries."**

En un sentit molt similar es va expressar Lluís Sadurní, de Net i Bonic, expressant el seu desig que l'acté **"sigui un homenatge a l'Amós"**. Sadurní va recordar el "tren dels gladiols" i va evocar que **"d'una forma cívica vam reivindicar el tren i vam aconseguir que no es tanques el tren. Així és com funcionava Net i Bonic"**.

Josep Grifell, en representació de la Unió Intersectorial Empresarial del Ripollès va recordar que la patronal ripolles ha estat un dels promotors i impulsors de la Transpirinenca i del “tren dels gladiols”. Va afegir que **“hem estat rerrepresentants arreu on s’ha parlat d’infraestructures amb l’objectiu que no s’oblidin de les comarques de muntanya i per donar un missatge: que el Ripollès no vol deixar perdre el tren del futur”**.

El president de la Cambra de Comerç de Girona, Domènec Espadalé, va afirmar que aquest serà el segle del ferrocarril i que **“el Corredor del Mediterrani ha d’influir a totes les comarques catalanes”**.

Des de la vessant francesa l’alcalde de Vierzon i vicepresident del Consell General de Cher, Nicolàs Sansu, va recordar la gran acollida que va tenir en el seu moment el tren dels gladiols i va destacar que a banda i banda dels Pirineus **“tenim tres punts d’interessos comuns: que treballem per modernitzar i ressaltar el caràcter interenacional de la línia de tren; una mateixa problemàtica amb les línies d’alta velocitat i les línies que han de complementar l’oferta; i el turisme”**.

Per la seva banda el vicepresident del Consell Regional del Midi Pyrénées, Charles Marziani, va destacar la proximitat entre la seva regió i Catalunya i **“la coordinació que hem tingut a nivell d’infraestructures ferroviàries, i que hem de potenciar”**. En aquest sentit va exprerssar la fermesa que **“podeu comptar amb la voluntat del Midi Pyrénées per potenciar aquesta línia”**.

L’alcalde de Ripoll, Jordi Munell, va felicitar la Transpirinenca pels seus 25 anys i va agrair l’organització de l’acte de dissabte. L’alcalde ripollès va recordar l’amenaça de tancament que pesava sobre la línia fa un quart de segle que gràcies a actes com el “tren dels gladiols” es va salvar. Munell va afirmar que **“el tren del segle XXI és un tren que es va crear el segle XIX i que el segle XX va perdre el tren de les inversions”**. I va afegir que **“la nostra línia té més passatgers que algunes trams de l’AVE que s’han fet a l’estat espanyol”**. Munell va explicar algunes anècdotes relatives a la línia i a la seva singularitat i afirmant que té **“un contingut i un potencial turístic important”**, va lamentar que **“ha mancat sensibilitat per part de l’Estat central”**.

Entre els assistents a l’acte destaca la presència de Manel Valdés, en representació de l’Ajuntament de Barcelona i del degà del Col·legi d’Ingenyers de Camins de Barcelona, Josep Oriol.

Tots els assistents van escoltar amb atenció la intervenció del conseller Lluís Recoder que tot i reconèixer la línia Vic-Ripoll és una de les poques línies transfrontereres que hi ha, i que els darrers estudis fets confirmen que té una demanda real, va afirmar que **“l'eix ha patit un abandonament per part de l'Estat central”**. Recoder va lamentar que amb les atribucions que té la Generalitat poca cosa més podran fer que la millora de la comoditat dels combois prevista per la pròxima primavera. Recoder va apel·lar **“al compromís de totes les forces polítiques de fer pressió a partir del 20 de novembre”**.

El conseller també va felicitar els organitzadors per la jornada de debat i es va referir als ripollesos com a **“gent pacient i perseverant en la reivindicació de la línia. I heu d'estar orgullosos d'aquesta feina”**, va dir.

Després de l'acte de benvinguda es va celebrar la taula tècnica, moderada pel president de l'Àrea d'Ordenació del territori de la Cambra de Comerç de Girona, Josep Santandreu, o que va comptar amb la participació del cap de Planejament dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Miquel Àngel Dombriz, del president d'Infraes, Josep Maria Arias, del portaveu de la comissió de Transports del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports, Jordi Julià, i de Mateu Turró, Catedràtic de Transports de la Universitat Politècnica de Catalunya.

Les intervencions i el col·loqui de la taula tècnica va tenir opinions i afirmacions coincidents que en síntesi són aquestes:

- Que el tercer carril, d'ample europeu, pot ser una solució viable que no requeriria una inversió desorbitada.
- Que els pendents poden ser una limitació pel transport de mercaderies, principalment des del tram entre Ripoll i la Tour de Carol.
- Que més que fer grans projectes s'ha de ser realista i fer allò que podem fer amb el que tenim.
- Es va proposar fer una web, a través de la Transpirinenca, amb la informació de la línia que manca: horaris de tren i possibilitats turístiques a través de tot l'eix, des de Barcelona fins a París. En

definitiva, a través de la web, es proposa potenciar la comercialització de la línia.

- Establir trens directes entre Barcelona – Ripoll - Puigcerdà, que puguin reduir el temps del trajecte entre 30 i 40 minuts.
- Aprofitar material rodant existent com els trens de rodadura variable, amb la qual cosa només caldria construir un sistema adaptador a l'ample europeu a La Tour Carol. En aquest sentit es va recordar que els TALGO quedaran en desús i obsolets amb la posada en funcionament del Tren d'Alta Velocitat i que es podrien fer servir com a Regionals.
- Que l'eix Barcelona – Toulouse té futur i que és el més viable per travessar els Pirineus.
- Que la pressió social és molt important però que aquesta s'ha d'acompanyar d'estudis tècnics i econòmics que avalin la viabilitat de la línia.
- Que cal un responsable que es preocupi d'aquesta línia de forma explícita. Un responsable de coordinació perquè tots els projectes de millora que es proposen i que siguin possibilistes es duguin a terme de manera efectiva.

En aquest sentit, un dels punts de concens va ser que **“la Transpirinenca hauria de ser aquest primer eix de coordinació capaç de catalitzar les accions de millora i de potenciació de la línia de tren”**.

A continuació es va dur a terme la taula política, moderada pel cap de mitjans del grup Comunicacions del Ripollès, Raimon Subirà, en la que hi van participar Pere Macias, de Convergència i Unió; Enric Pérez, del Partit dels Socialistes de Catalunya; Dolors Montserrat, del Partit Popular de Catalunya; Teresa Jordà, d'Esquerra Republicana de Catalunya; i Salvador Milà, d'Iniciativa per Catalunya-Verds.

Les conclusions polítiques no van diferir massa de les que van apuntar els tècnics. Des del sector polític es va coincidir en la necessitat de trobar un element catalitzador que treballi per la potencialització i la defensa de la internacionalització de la línia de tren.

També es va apuntar en l'oportunitat de la celebració dels Jocs Olímpics d'Hivern del 2022 a Barcelona com un element que pot

esdevenir un possible desllorigador per la potencialització i millora de l'eix Barcelona – Vic – Ripoll – Puigcerdà – La Tour de Carol. En aquest sentit, ambdues taules van recordar que **“La Molina és l'única estació d'esquí a la que s'hi pot arribar en tren”**.

Polítics i tècnics van coincidir també a criticar la política de RENFE i ADIF. En aquest sentit el portaveu de la comissió de Transports del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports, Jordi Julià, va afirmar que **“les maneres de pensar d'ADIF són inadequades per Rodalies”**, i Pere Macias no va descartar el fet que **“en un futur ens poguem plantejar que l'operador no sigui RENFE”**, contemplant d'aquesta manera el marc de la competitivitat.

L'acte va cloure amb les intervencions de Joan Vilalta, president de la Transpirinenca, d'Enric Ticó, president de Ferrocarrils de Catalunya, de Charles Marziani, vicepresident del Consell Regional Midi Pyrénées, del director general de Transports de la Generalitat de Catalunya, Ricard Font, del delegat del Govern català a Girona, Eudald Casadesús i del president del Consell Comarcal del Ripollès, Miquel Rovira.

En la cloenda es va destacar l'èxit que va tenir l'acte i l'encert d'haver trobat i concretat **“propostes centrades i realistes”**, tal i com va dir Eudald Casadesús. Per la seva banda el director general de Transport, Ricard Font, va ressaltar la **“gravíssima mancança d'inversió realitzada des del govern de Madrid”**, la necessitat de buscar **“complicitats econòmiques”** i va reclamar el **“compromís dels empresaris”**. En aquest sentit va recollir la idea sorgida de la intervenció de l'alcalde de Puigcerdà, Albert Piñeira, de **“fer una trobada d'aquí a un any o un any i mig, per passar comptes del resultat de les conclusions de l'acte”**, feta per Teresa Jordà, a la que va afirmar que **“s'hi han de seure els empresaris assumit la seva part de compromís”**.

El vicepresident del Consell Regional del Midi Pyrénées, Charles Marziani, va ressaltar la necessitat que **“s'impliquen els actors ferroviaris i polítics de banda i banda del Pirineu perquè la línia de tren sigui considerada en la seva vessant nacional i internacional, amb tots els serveis que això comporta”**.

En la part de col·loqui amb el públic , des d'El Ripollès Existeix es va demanar que a més de la vessant econòmica **“es contempli també la línia de tren des de la seva vessant d'equilibri territorial”**.

Entre els assistents a l'acte va destacar la presència de diversos alcaldes de la comarca del Ripollès així com també dels alcaldes dels municipis de Vic i de Puigcerdà, i dels présidents dels consells comarcals de la Cerdanya i d'Osona.

Ripoll, 31 d'octubre de 2011