

# Trens de nit

written by Josep Maria Loste Romero | 18 de novembre de 2020

En plena pandèmia i enmig d'una crisi sanitària, econòmica i social brutal, són molt allisonadores i de sentit comú les darreres declaracions, a la premsa gironina a la ràdio i la televisió del president de la Cambra de Comerç de Girona, el Sr. Jaume Fàbrega, en la seva aposta per atraure companyies ferroviàries que ofereixin trens nocturns, com a alternativa als contaminants avions, i a la perillosa i problemàtica carretera, en vista a recuperar el turisme perdut enguany al territori gironí.

No hi ha dubte que la proposta, molt intel·ligent, del Sr. Fàbrega i d'una part del sector turístic de la Regió de Girona (especialment de la Costa Brava) hauria de ser defensada tant per les patronals, FOEG i Pímec, com pels sindicats –UGT, CC00, CGT i intersindical CSC– i també pels ajuntaments, els consells comarcals gironins, la Diputació de Girona, a més de tots els parlamentaris gironins, tant els que són a Madrid com a Barcelona. De fet, els trens nocturns ja havien existit fa una pila d'anys, però es van anar suprimint. Un servidor, que actualment té 58 anys recorda molt bé els Talgos nocturns, tant els de París com els que anaven a Milà i a Zurich, que passaven per Portbou i, allà mateix, es feia el canvi d'eixos. Aquests trens, que són història, permetien dormir durant el viatge i arribar a primera hora, ben descansats, a diverses capitals europees. Actualment, en la via convencional encara existeix el tren nocturn de la SNCF que surt de París cap a les 10 del vespre i arriba a Portbou a primera hora del matí, interconnectant amb la línia regional R-11. Cal recordar que aquest tren nocturn París-Cervera-Portbou es va salvar gràcies a la forta mobilització del territori del Nord i del sud i de la gent de la zona transfronterera de Figueres a Perpinyà. La gran idea de fomentar els trens de nit davant de la mobilitat insostenible de l'aviació de baix cost també pot afavorir un

turisme de més qualitat i amb uns valors ambientals que facin front al maleït canvi climàtic. Ara seria el moment de començar a preparar les infraestructures i atreure les empreses disposades a proveir-nos de trens nocturns. Pensem que a partir del 15 març del 2021 començarà la liberalització del trànsit ferroviari. En aquest sentit considero que cal aprofitar les dues xarxes, tant la línia del TAV/TGV com la línia convencional; ara bé, també caldria posar en marxa el tercer raïl d'ample europeu (l'anomenat doble fil) entre Vilamalla i Portbou/Cervera de la Marenda.

En síntesi, ha arribat l'hora d'activar de debò el tren com a mobilitat neta de futur i, especialment, els trens de nit. A Europa ja hi ha llocs com Àustria, Suïssa, Alemanya o l'Estat francès, on el tren nocturn va en augment. Considero que a casa nostra, en la qüestió ferroviària, caldria imitar aquests països que estimen el tren i són més cívics que nosaltres.