INFRAESTRUCTURES

La Diputació proposa un tramvia que volti les Gavarres amb 60 estacions i 139 quilòmetres

Un estudi afirma que l'àrea urbana de Girona entre Flaçà i l'aeroport i el tram entre Riudellots i Palamós serien viables

ORIOL MAS / **Girona**

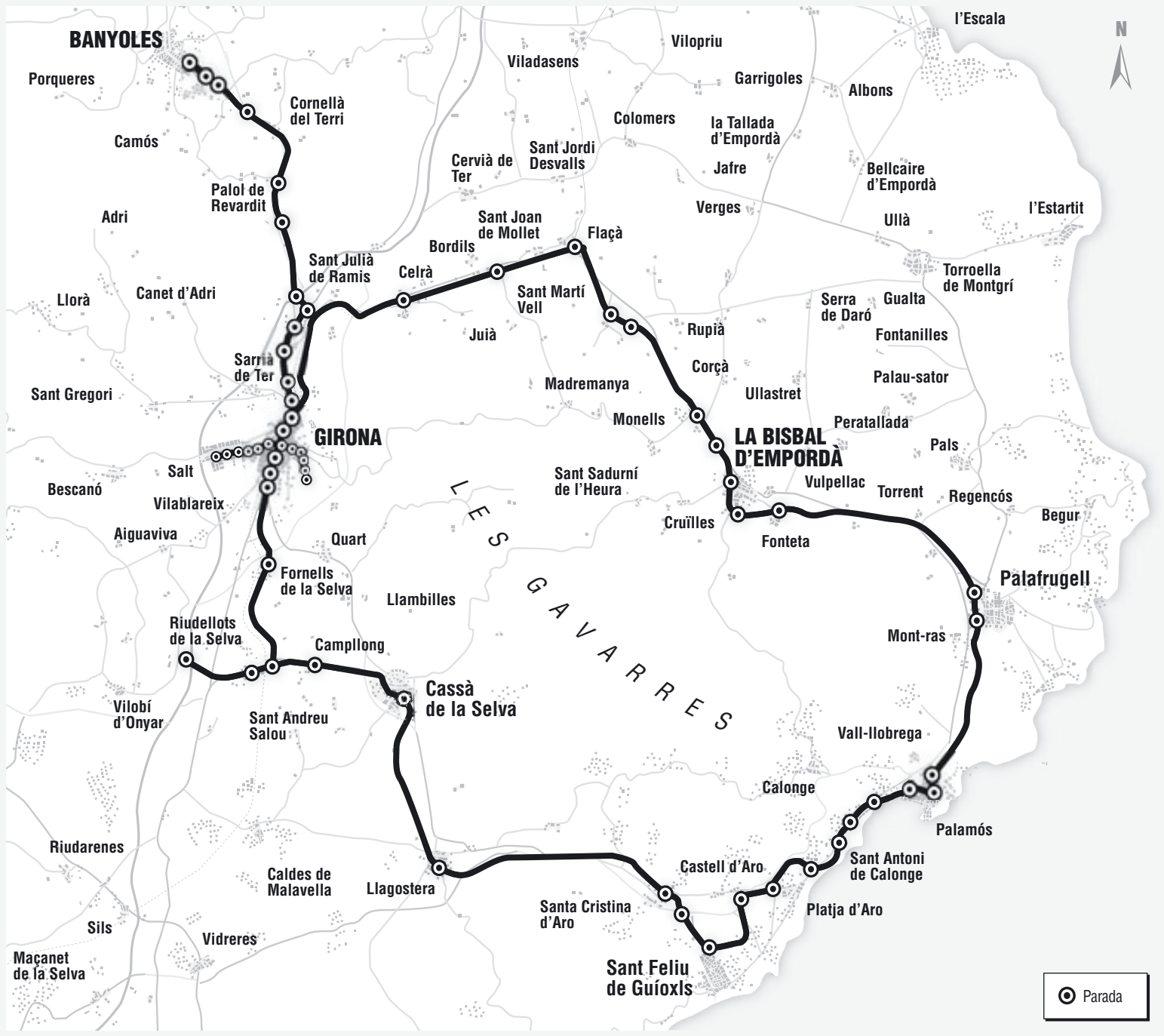
● La Diputació de Girona ha encarregat un estudi sobre la viabilitat de construir un tren al voltant de les Gavarres, que fes les funcions tant de tramvia en trams urbans com de tren més convencional en els recorreguts interurbans. El document preveu diverses branques a l'àrea urbana de Girona, per connectar amb Salt, l'hospital Trueta, Vilablareix i l'aeroport, i dibuixa un traçat a l'entorn de les Gavarres similar al de l'anella viària. S'hi preveuen 60 estacions i 139 quilòmetres com a màxim; però, segons el document, a curt termini els recorreguts viables econòmicament són l'entorn urbà de Girona i fins a l'aeroport, i també de Riudellots a Palamós. S'hi proposa un sistema mixt de finançament de l'obra públic i privat, i una posterior gestió privada de la infraestructura.

La construcció d'un tramvia a l'àrea urbana de Girona, per una banda, i d'un tren que rodegés les Gavarres, per l'altra, són propostes que alternativament han estat a l'agenda de partits polítics, entitats i administracions, amb partidaris i detractors. La Diputació ha encarregat un estudi en què es planteja la viabilitat d'aquests projectes, amb l'objectiu que hi hagi debat sobre el model de mobilitat a les comarques gironines. El diputat de Medi Ambient i Territori, Josep M. Rufí, ha insistit que des de la Diputació «no podem executar obres, però hem de generar estudis i propostes que creiem que són interessants per a les comarques gironines. El tramvia sembla una solució viable i moderna per millorar-hi la mobilitat».

El document proposa la construcció d'un Tramtren, que serveixi tant per a recorreguts urbans, amb una velocitat màxima de 50 quilòmetres per hora, com per a trams interurbans, on es pogués arribar als 100 km/h. L'estudi ha analitzat la població tant de Girona i la seva àrea urbana com dels municipis de la part central de la Costa Brava, les previsions de creixement demogràfic i també la mobilitat entre els nuclis i la demanda que pot existir a mig termini. En funció de tots aquests paràmetres, s'ha calculat quins trams serien més viables. El recorregut més ben valorat és el que connectaria Flaçà i Riudellots a través de la via actual del tren convencional, i que travessaria Girona per l'espai que hi deixaria lliure. Això inclouria ramals a Vilablareix, el Trueta, Salt i el campus de Montilivi, de nova construcció. Continuar des de Riudellots a Palamós també seria viable, mentre que els altres traçats serien més a mig o llarg termini.

L'any passat es va consultar amb els ajuntaments afectats quin traçat preferien que passés per cada municipi, i els resultats s'han incorporat a l'estudi. Només Mont-ras va estar-ne en contra, mentre que Girona hi ha mostrat reserves. Les previsions de la Diputació són presentar la proposta en el termini d'un mes, en un acte públic a què es convidaran els alcaldes i representants de la societat civil.

PROPOSTA DE TRAMVIA DE L'ANELLA DE LES GAVARRES



Pagament mixt i gestió privada

● L'estudi, elaborat per l'empresa Most Enginyers, SL, proposa un finançament mixt entre el sector públic i el privat per garantir la viabilitat del projecte. L'aportació pública serviria també per atraure la inversió privada, i consistiria en dos aspectes: d'una banda, una subvenció a la inversió inicial en els trams en què es demostri que la viabilitat econòmica del projecte trontolli, i de l'altra, una subvenció tarifària igual a l'import del bitllet que paguin els viatgers. Aquest últim sistema ja es fa servir en el cas dels autobusos públics, en què es paga una quantitat en funció de cada bitllet venut. Els inversors privats podrien recuperar la inversió a través de la gestió, que seria privada, per a la qual proposa un termini de concessió de 40 anys, durant els quals també es farien responsables de la renovació i manteniment del material. Els redactors de l'estudi han elaborat un pla de negoci per a cada alternativa prevista, en què es determinen les subvencions inicials necessàries, el capital bancari de què caldria disposar i les possibilitats d'obtenir-ne benefici. Els pressupostos oscil·len entre els prop de 400 i els 2.000 milions d'euros, segons l'alternativa escollida i si aquesta abasta només un tram concret o tota l'anella.