Sis reptes per una mobilitat sostenible al territori

L'anunciada infraestructura centra a Girona un dels debats que van sorgir en el marc de la Jornada sobre Turisme i Sostenibilitat, organitzada per la Fundació Jordi Comas



La inauguració de la jornada, amb Josep Blanch, Carme Hospital, Marta Madrenas i Joan Aregio Foto: M. LLADÓ.

Els accessos ferroviaris a la Costa Brava són prioritaris

Sis són els reptes i les actuacions preferents per una mobilitat sostenible a la demarcació de Girona. Així ho va fer públic ahir el director de la Fundació RACC, Lluís Puerto, en una ponència en el marc de la Jornada sobre Turisme i Sostenibilitat, organitzada per la Fundació Jordi Comas Matamala i l'Agència Catalana de Turisme i que va reunir més d'un centenar de persones al CaixaForum de Girona.

En concret, són aquests: el pla director de la mobilitat turística; la culminació del desdoblament de l'N-II entre Maçanet de la Selva i Tordera; la fi de la concessió de l'AP-7; els accessos ferroviaris a la Costa Brava, així com la descongestió dels accessos viaris (amb el tancament de l'anella de la C-31); la connexió completa de l'A-26 (l'eix pirinenc), que uniria les marques turístiques Costa Brava i Pirineus, i la reducció de la petjada de carboni gràcies a les noves tecnologies, no només amb targetes de mobilitat que facilitin l'ús del transport públic, sinó també amb un sistema que prioritzi el pagament pel fet d'utilitzar el cotxe i no pas pel fet de tenir-ne, una mesura que suposa reduir la propietat dels cotxes "que estan el 95% del dia aparcats", explicava Puerto.

En la mateixa taula rodona sobre infraestructures i urbanisme a les zones turístiques, es va debatre sobre un dels temes d'actualitat a la demarcació, que va ser plantejat pel moderador, el periodista Jordi Grau: el futur baixador del tren d'alta velocitat (TAV) a l'aeroport de Girona, que l'Estat ha anunciat aquesta setmana. Els dubtes sobre què es projecta fer i quina repercussió tindrà la nova infraestructura al territori gironí van ser plantejats pels tres ponents: Joaquim Nadal, exconseller de Política Territorial i exalcalde de Girona; Lluís Puerto, director de la Fundació RACC, i Francesc Muñoz, director de l'Observatori de la Urbanització de la UAB. "Només és negatiu si es planteja en contraposició amb l'estació urbana", insistia Nadal, que prèviament havia recordat que "no hi ha cap estació de TAV al món que anteposi l'aeroport a les àrees urbanes". Per això, l'exconseller considera fonamental saber com s'operarà amb el futur baixador i, en aquest sentit, hi va afegir que els gironins no entendrien haver d'anar a buscar el TAV a l'aeroport. També Francesc Muñoz va insistir que "no hi ha res més urbà que una estació". Més contundent va ser el director de la Fundació RACC, que va animar a considerar tant els efectes desitjats com els "indesitjats" de la futura infraestructura, com ara el grau de contaminació que tindrà al territori, el qual, va dir, n'obtindrà un benefici zero. Per Puerto, si bé el baixador podria portar més visitants a Girona, el que generarà, "sobretot", serà més demanda de llarga distància, i per això es va mostrar més partidari que la connexió de la ciutat amb l'aeroport gironí es fes amb una "anella ferroviària" que també inclogués la Costa Brava sud.

Als dubtes plantejats sobre el baixador, hi va respondre, durant el torn de paraula, el president de la Cambra de Comerç de Girona –un ens que sempre ha reclamat aquesta infraestructura–, Domènec Espadalé, que va

reconèixer que el baixador podria presentar inconvenients, però que té avantatges per al territori.

“Per a Catalunya és important i per a Girona, també. Dependrà de nosaltres captar els turistes”, va dir Espadalé, amb referència al fet que l’aeroport de Girona es vulgui convertir en la quarta pista del saturat aeroport del Prat.

Publicat a:
-El Punt Avui. Comarques Gironines 17-02-2018 Pàgina 30

Font del document:
http://www.elpuntavui.cat/economia/article/18-economia/1342217-sis-reptes-per-una-mobilitat-sostenible-al-territori.html