

La ciutat trinxada



El pas a nivell de l'avinguda Vilallonga, ahir JOAN PUNTÍ.

Amb Franco encara viu, l'any 1974, a l'alcalde de Figueres de llavors, Pere Giró, se li acabava la paciència i entravessava un camió de bombers sobre la via per protestar pels inconvenients dels passos a nivell per la capital de l'Alt Empordà. En aquell moment n'hi havia quatre, i des de llavors només n'han desaparegut dos, el de la Ronda Sud, amb un pas per als vehicles per sota, i el de davant de l'institut Monturiol, amb un pont. Figueres continua estant trinxada per les vies del tren i continua tenint dos perillosos passos a nivell, el de l'avinguda Vilallonga i el de davant de l'escola La Salle. En tots aquests anys Figueres ha tingut deu alcaldes/esses més (Fajol, Ametlla, Esteba, Puig Vayreda, Lorca, Armangué, Vila, Felip, Masquef i Lladó) i cap hi ha trobat la solució definitiva. Plantejaments, n'hi ha hagut de tot tipus: s'han anunciat previsions, projectes, esbossos, idees i s'han posat molts farbalans i força grandiloquència en alguns anuncis de promeses.

La solució –i els calés– són a Madrid, i tot allò que es faci a Figueres pot predisposar, condicionar, però no decantar cap decisió. Tots els alcaldes i alcaldesses de Figueres s'han fet un fart de viatjar a Madrid per despatxar amb subsecretaris, secretaris, directors, i els que han tingut més sort, amb el cap del ministeri.

La batalla pel pas subterrani del traçat de les vies del tren convencional a Figueres ha estat una constant des dels anys vuitanta, perquè aquesta infraestructura trinxava la ciutat. Per posar un exemple, l'any 1994 es va fer xup-xup amb un avantprojecte que tenia quatre possibilitats per eliminar la via fèrria. La primera preveia traslladar la via aprofitant el traçat del rec del Mal Pas. Dues altres també preveien aprofitar els terrenys de l'anomenat Clos de Fires. La quarta solució preveia que el nou traçat de la via transcorregués en paral·lel al cinturó de ronda aprofitant els terrenys de la Generalitat al Far d'Empordà. En totes les opcions es preveia enlairar la via per suprimir els passos a nivell.

La perspectiva ha canviat des de fa deu anys, quan finalment va arribar l'alta velocitat a la comarca, a Vilafant, al límit del municipi amb Figueres, a l'oest, just al vessant contrari on hi ha l'estació de tren convencional i els dos passos a nivell. Els últims deu anys, amb la ciutat amb la via del TAV per l'oest i la del tren convencional per l'est, s'han hagut de replantejar els càlculs futurs.

L'opció que es va començar a coure en època de l'alcalde Armangué ha pres forma últimament i ha guanyat suports: és l'agrupament d'estacions a l'oest per generar la connexió intermodal. Un altre element que ha entrat en escena en aquests darrers anys és la nova planificació urbanística, el nou pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) que dissenya el futur de la ciutat per als pròxims anys.

El POUM ha estat ja validat pel ple de l'Ajuntament i és ara a mans d'Urbanisme perquè hi doni el vistiplau definitiu, ratificació que podria produir-se d'aquí a poques setmanes. La intermodalitat és un fet, i ja ningú parla de traçats subterranis. Es parla de retirada de vies. I per si no havia quedat clar, la compareixença ahir del secretari d'Infraestructures, Xavier Flores, esvaeix tots els dubtes.

Si no fos per l'anunci de Flores, el comunicat més transcendent dels últims 40 anys per a Figueres i el seu entorn, aquest darrer mandat no hauria estat gaire diferent. Cites i viatges a Madrid per escoltar promeses. L'últim viatge al Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana és de l'abril d'aquest any. El ministeri es va comprometre en aquell moment a fer una proposta de programació per a la supressió dels passos a nivell.

En aquest mandat, això sí, a mesura que ha anat avançant el nou POUM, l'aposta per l'opció intermodal –supressió de vies i les dues estacions a l'oest– s'ha enfortit. El rebuig (l'any passat) per part de l'actual govern de l'opció del traçat semisubterrani de la part central –just per suprimir els passos a nivell– proposada pel ministeri n'és el gran símptoma i l'anunci d'ahir, la confirmació. Mentrestant, ara fa un any, Adif anunciava que ampliava la capacitat de circulació de la via d'ample ibèric del tram entre Figueres i Portbou. Una inversió de 21,3 milions, deien. I la connexió intermodal amb Vilamallà avança a tota màquina amb l'anunci d'Amazon de posar en servei el magatzem que hi té. Gairebé 50 anys després de la protesta del camió de bombers, el traçat subterrani de vies a Figueres està si fa no fot allà mateix. Que l'anunci de promeses es transformi en execució de projectes i inversió ferma depèn del govern espanyol. Hi ha massa precedents –l'N-2 n'és un exemple– per caure en el pessimisme.

Publicat a:

-El Punt Avui. Girona 18-02-2023, Pàgina 13

Font del document: <http://www.elpuntavui.cat/societat/article/12-infraestructures/2256178-la-ciutat-trinxada.html>