Joan Armangué: "Existeix conveni per eliminar els passos a nivell des del 2006"

L'exalcalde socialista fa un repàs al procés que es va seguir per aconseguir l'estació d'alta velocitat, d'acord amb un model que incloïa eliminar les vies del mig de Figueres



Joan Armangué, creuant les vies al mig de Figueres.

Joan Armangué (Figueres, 1953) és economista i va ser alcalde de Figueres del 1995 al 2007 pel PSC. En l'entrevista, fa un repàs al procés que es va seguir per aconseguir l'estació d'alta velocitat, d'acord amb un model que incloïa eliminar els passos a nivell.

L'alcaldessa, Marta Felip, ha manifestat que el govern que va presidir el socialista és responsable que la barrera ferroviària encara divideixi la ciutat. Armangué desmenteix Felip, però, alhora, creu que les seves declaracions han estat oportunes perquè es torni a parlar d'aquesta assignatura pendent.

Durant el mandat de Joan Armangué a Figueres, l'Ajuntament va donar suport a la construcció d'una variant ferroviària per treure les vies del centre de la ciutat i construiruna estació intermodal (tren convencional i tren d'alta velocitat). Marta Felip ha dit recentment que Armangué no va signar un conveni, sent alcalde, que apostés pel soterrament de les vies i que, per això, no es poden suprimir els passos a nivell.

Quina és la seva opinió sobre les declaracions que ha fet l'alcaldessa Marta Felip en relació amb la renúncia a soterrar la via del tren al seu pas per Figueres?

L'alcaldessa diu les veritats a mitges o incompletes, i demostra un desconeixement del procés. L'estratègia municipal en el mandat 1995-2007 va ser aconseguir que Figueres tingués una estació d'alta velocitat i, al mateix, el model fes possible eliminar la barrera ferroviària que divideix la ciutat. El resultat final, en el qual no té cap sentit el soterrament, va ser la inclusió del projecte Variant de Figueres dins el Protocol de col·laboració entre el Ministeri de Foment i el Departament d'Obres Públiques i Política Territorial per a l'execució d'actuacions en matèria ferroviària a Catalunya, que preveu la construcció d'una estació intermodal, tren convencional i alta velocitat, a l'oest de Figueres, i la supressió del traçat ferroviari per dins el nucli urbà de Figueres. Per tant, des del 2006, existeix un conveni per fer l'estació intermodal i eliminar els passos a nivell.

Per què no es podia fer l'estació intermodal al centre de la ciutat, amb el soterrament del tren convencional i fent-hi passar l'alta velocitat, també, soterrada?

Al marge de condicionants tècnics i econòmics, cal recordar que el projecte de l'alta velocitat Barcelona-Frontera francesa no preveia cap estació a Figueres. L'any 1991, quan es va redactar el projecte definitiu entre Barcelona i França, en l'àmbit gironí, es va aprovar el Pla Especial que tenia en compte la reserva de sòl feta per la Generalitat l'any 1989. A Figueres, només es pensava en un PAET (puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes), allà on avui hi ha l'estació Figueres-Vilafant. Per tant, l'estació d'alta velocitat només era possible dins el seu traçat definitiu, a l'oest de Figueres.

Quan es van produir els primers acords per a la construcció de l'estació del TAV?

A partir d'una visita del ministre Josep Borrell a Figueres, el 14 d'octubre del 1995. En aquell moment, ja va manifestar la intenció d'incloure una estació intermèdia dins el traçat dissenyat, atès que els estudis del Ministeri indicaven que tenia un potencial comercial. L'Ajuntament de Figueres, al cap de sis dies, va prendre el primer acord plenari sol·licitant l'estació d'alta velocitat.

Va ser un procés ràpid?

L'Estació Figueres-Vilafant no cau del cel, és el resultat d'un llarg procés de treball i negociació. L'acord polític definitiu es va pro duir el 5 de febrer del 2002, en una reunió a Madrid amb el ministre Francisco Alvárez Cascos. Va ser quan es va acordar incloure una estació a Figueres dins el traçat ferroviari d'alta velocitat dins el model d'un sol corredor ferroviari. A partir d'aquí, es va iniciar la tramitació del projecte fins que el 29 de desembre del 2006 es va sotmetre a informació pública l'Estudi informatiu del projecte de la Variant de Figueres de la línia ferroviària Barcelona-Portbou, aprovat definitivament el 7 de novembre del 2007.

D'aquest "Estudi Informatiu", quins projectes s'han executat?

El seu objectiu fixa La unificación de ambos corredores ferroviarios disponiendo además de una nueva estación común para ambas líneas, i s'ha executat en part. S'ha construït una estació provisional que va entrar en funcionament el 27 de gener del 2011, amb la posada en servei de la línia del TGV Figueres-París. Al mateix temps, també, va entrar en funcionament la variant del tren convencional fins a la nova estació, per la qual durant dos anys van circular els Mitja Distància des de Barcelona i viceversa, per fer el transbordament amb el TGV.

I què falta per fer?

Actualment, queda pendent completar la part nord de la variant, la que enllaça la nova estació amb la línia convencional a l'altura de Vilabertran i, també, construir l'estació intermodal definitiva.

Per què creu que no s'ha completat la variant de Figueres? Aquesta acció hauria eliminat el traçat fer roviari que divideix la ciutat?

No s'ha fet per una manca de voluntat política dels alcaldes Santi Vila i Marta Felip, que mai han cregut en el model d'estació intermodal i, per això, durant aquests darrers deu anys, l'Ajuntament de Figueres no ha fet els deures que li pertocaven.

Però el conveni del 2006 ho preveu?

Tal com estipula el conveni del 2006, el finançament de la Variant de Figueres, valorada en el seu moment en 120 milions d'euros, serà sobre la base de les plusvàlues urbanístiques provinents de la requalificació dels terrenys ferroviaris, propietat d'ADIF, que s'abandonin en construir la variant i, en el seu cas, amb aportacions addicionals de la resta d'administracions. Per tant, correspon a l'Ajuntament de Figueres la iniciativa d'aquest conveni urbanístic, a partir del Pla director urbanístic del sistema urbà de Figueres (PDUSUF), aprovat definitivament l'any 2010, i que el nou POUM hauria de recollir.

Si es tornés a obrir el debat sobre si calen una o dues estacions, es podria retardar encara més la solució final?

Evidentment. El consens en un projecte comú és bàsic. Jo continuo defensant que el model d'estació intermodal i completar la variant és la millor opció per a Figueres i l'Empordà, i el conveni del 2006 continua vigent.

Què té de beneficiosa aquesta proposta?

Enforteix la ciutat com a node de comunicacions, amb una influència supracomarcal, si s'executa l'accessibilitat viària prevista. Així mateix, és l'única opció que possibilita connectar totes les estacions empordaneses, sobretot, Portbou i Llançà, a l'alta velocitat. Per altra banda, és un model amb una gran capacitat de transformació. Representa una gran oportunitat per regenerar el sector Figueres Oest i, també, per cosir el teixit urbà, en eliminar l'actual barrera ferroviària. És una doble oportunitat per generar noves centralitats, a partir de la transformació urbana, la millora social i la reactivació econòmica. Ara bé, les oportunitats cal guanyar-les, no venen soles. La desídia municipal d'aquests darrers deu anys és un mal exemple a no seguir, si volem solucions.

Font del document:
http://www.emporda.info/comarca/2017/05/25/joan-armangue-existeix-conveni-eliminar/356489.html?utm_source=rss