

Acta de la sessió extraordinària del dia 14 d'octubre de 2008

---- A la Casa de la Vila de la ciutat de Figueres, el dia 14 d'octubre de 2008, sota la Presidència de l'Alcalde Santiago Vila Vicente es reuneixen els membres de l'Ajuntament en Ple: Pere Casellas Borrell, Maria Antònia Bonany Pagès, José Luis Yécora Romero, Albert Ollé Sangenis, Isabel Pineda Llauro, Pere Pujulà Comajuan, Richard Elelman, Yolanda Milán Peñalver, Joaquim Ferrer Sala, Joaquim Felip Gayolà, Núria Navarro Hurtado, Ciro Lluca Fonollosa, Francesc Canet Coma, Mireia Mata Solsona, Miquel Solé Soler, Xavier Besora Causadias, Olga Carbonell Sabartés, Joan Antoni Bertran Soler, Juan Casas Luis i Diego Borrego Torres, amb assistència del secretari general, Fernando González Cebrián, per tal de fer la sessió extraordinària en primera convocatòria.

A les quinze hores, el President declara oberta la sessió.

A continuació, fa ús de la paraula la Presidència que diu que aquest ple extraordinari s'ha convocat per a fixar definitivament una posició de la ciutat de Figueres a l'entorn de la infraestructura ferroviària al seu pas per la ciutat i la comarca de l'Alt Empordà; que a l'ordre del dia hi ha dos punts que si els sembla es poden tractar conjuntament; que en primer lloc es donarà compte de l'informe del Ministeri de Foment pel qual el Ministeri es posiciona desfavorablement a la proposta de dues estacions i que en segon lloc s'hauran de posicionar com a Corporació municipal d'una forma definitiva en relació a la solució ferroviària al seu pas per Figueres.

----1. Ajuntament: Es ratifica la inclusió del punt número 3 de l'ordre del dia de la sessió del Ple de l'Ajuntament. La Presidència procedeix a la lectura de la proposta següent:

"Els articles 13.6 i 31.2 del Reglament orgànic municipal estableixen la possibilitat que l'alcalde, per raons d'urgència degudament motivada, pugui incloure en l'ordre del dia de les sessions assumptes sobre els quals la

comissió informativa respectiva no hagi informat prèviament, amb l'excepció que no es podrà adoptar cap acord sobre aquests assumptes sense que el Ple ratifiqui la seva inclusió en l'ordre del dia. Com a punt 3 de l'ordre del dia de la sessió extraordinària convocada per a les quinze hores del dimarts dia 14 d'octubre de 2008 consta el titulat: "Proposta relativa a assumir el model plantejat pel Ministerio de Fomento de desenvolupar una única estació d'intercanvi modal, "Estació de Ponent", amb tots els serveis ferroviaris d'alta velocitat i convencionals en amples de via europeu i ibèric". La urgència de la inclusió d'aquest punt a l'ordre del dia està motivada per la recepció per correu de l'informe del Ministerio de Fomento, registrat d'entrada amb el número 20461, de 3 d'octubre de 2008 i atesa la seva transcendència precisa una immediata informació al plenari i el consegüent posicionament. Per tot això, l'Alcaldia Presidència, en virtut d'allò exposat més amunt, proposa que s'adopti l'acord següent: Únic. Ratificar la inclusió a l'ordre del dia de la sessió extraordinària esmentada del punt 3 al qual s'ha fet referència més amunt."

Seguidament, intervé el senyor Canet Coma que diu que ratifiquen la inclusió d'aquest punt a l'ordre del dia; que prefereixen que els dos punts es debateixin per separat per raons d'operativitat, ja que s'han esperat mesos i anys a tenir un debat públic d'aquesta manera i no a la francesa; que s'aporta més llum a les coses i que no només hi ha propostes a través dels diaris dels uns i dels altres sense excloure ningú; que voldrien que fossin dos punts separats; que volen mostrar la seva queixa en relació al dia i l'hora de la convocatòria; que sembla fet a propòsit perquè no hi hagi la gent que afortunadament hi ha, sinó perquè hi ha hagi molta menys gent; que creuen que és un horari molt poc oportú i més quan l'horari habitual dels plens acostuma a ser dijous a les set de la tarda; que convocar-lo a aquesta hora, malgrat que primer es volia fer a la una, no veuen que sigui adient; que mostra la seva queixa, decepció i, fins i tot, amargor perquè aquest matí a les 10 han demanat de poder utilitzar un sistema de *power point* habitual els dilluns quan hi ha comissions informatives; que aquest matí a les 10 el regidor Xavier Besora ha fet la petició formal amb moltes hores de temps i que sense explicacions se li ha negat; que això ha obligat a repartir entre el públic unes fotocòpies en blanc i negre; que ho lamenten profundament; que no és la

millor manera d'enfocar aquest plenari i que volen que en quedi constància.

A continuació, fa ús de la paraula la Presidència que pregunta al senyor Canet si el que demana és que els dos temes siguin tractats separatament; que per part de Presidència no hi ha cap inconvenient i que es tractaran de forma separada perquè cada grup es pugui posicionar com més bé consideri.

Seguidament, intervé el senyor Casas Luis que diu que recolza plenament les manifestacions que ha fet el senyor Canet quant a l'horari; que els dos membres del grup popular per raons laborals si aquest ple no acaba abans de les quatre es veuran obligats a marxar per a poder anar a treballar; que no volen que el públic es pensi que és un menyspreu cap a ells, sinó que el ple es podia haver convocat a la tarda, ja que tots tenen molta més disponibilitat d'horaris i que, si aquest ple abans de les quatre no s'ha acabat, l'hauran d'abandonar per a poder atendre les seves responsabilitats professionals i laborals.

A continuació, torna a fer ús de la paraula la Presidència que diu que el senyor Casas tindrà ocasió de fixar la seva posició durant aquesta estona; que quant al dia i a l'ordre del dia va semblar que era absolutament necessari i urgent que fos convocat aquest plenari per a fixar la posició de la ciutat en un moment molt important i especial en què s'han de prendre decisions importants amb el Ministeri i amb el Govern de Catalunya; que el Ministeri i el Govern de Catalunya demanaven que es prengués aquesta decisió; que és facultat de l'alcaldia presidència convocar el dia i hora del ple extraordinari; que els plens ordinaris es convoquen els dijous a les 7 de la tarda i els plens extraordinaris en aquesta casa hi ha tradició que s'han fet dilluns, dimarts, dimecres, dijous o divendres en funció de les agendes o de la necessitat; que per part del grup municipal d'Esquerra es va demanar que no es fes dimarts a la una perquè hi havia problemes laborals del ponent en qüestions d'infraestructures i que es va consensuar que es faria a les tres de la tarda; que és visible que els vint-i-un regidors hi són presents; que dintre la dificultat que té tothom de conciliar les seves agendes professionals i polítiques és responsabilitat dels regidors quan hi ha un plenari assistir-hi.

A continuació, després de les intervencions esmentades, el Ple de l'Ajuntament ACORDA d'aprovar, per unanimitat, la proposta abans transcrita.

---2. Ferrocarrils: El Ple de l'Ajuntament es dóna per assabentat de l'informe del Ministerio de Fomento sobre el document "Informe de disponer de una estación o dos estaciones dentro del sistema ferroviario del sistema urbano de Figueres" i posterior debat. Fa ús de la paraula la Presidència que diu que aquesta és una qüestió que va ser rebuda per part de l'Ajuntament de Figueres el dia 3 d'octubre; que va sortir del Ministeri de Foment amb data 25 de setembre de 2008 i que signa el subdirector general d'infraestructures ferroviàries, senyor Eduardo Molina Soto; que tots i totes tenen l'informe a la seva disposició que acaba conclouent que no es considera oportú estimar la viabilitat d'un model de dues estacions a la ciutat de Figueres bàsicament per quatre raons; que en primer lloc impediria la intermodalitat dels trànsits entre la línia convencional i la línia de Tren de gran velocitat; que en segon lloc considera que per raons econòmiques suposaria un cost desproporcionat davant l'alternativa de variant aprovada en el seu moment a l'estudi informatiu i que en tercer lloc considera que les afectacions que suposarien per la mobilitat a la comarca i a la ciutat serien realment molt importants i finalment per una qüestió de calendari perquè considera que el tràmit està molt madur i que suposaria perjudicar greument en el temps la possibilitat de concretar la solució ferroviària al seu pas per Figueres; que tots i totes coneixen aquest informe; que vol recordar que la competència en l'estructuració de les xarxes ferroviàries és del Ministeri de Foment i que poca cosa es pot fer en aquest plenari més que donar-se per assabentats de la posició del Ministeri de Foment; que va semblar que el primer que s'havia de fer era donar compte en aquest plenari de l'informe perquè si hi ha algú que es vulgui posicionar ho pugui fer; que els grups del govern prendran posició a l'entorn d'aquesta qüestió a l'altre punt on ja no només es dóna compte d'aquest informe que tots coneixen, sinó que se sotmet a consideració la posició de la ciutat en relació al futur i que els grups del govern no es posicionaran en aquests moments.

Seguidament, intervé el senyor Solé Soler que dóna lectura a la intervenció següent: "D'aquí a un mes i mig farà un any del Ple extraordinari que se celebrà a l'Ajuntament de Figueres a demanda d'Esquerra Republicana de Catalunya per tractar la qüestió de l'estació de tren, en aquell Ple entre d'altres qüestions vam demanar que l'Ajuntament realitzés un

estudi de viabilitat pel soterrament de l'estació actual, petició que va ser rebutjada. Setmanes després el moviment popular va recollir gairebé 6.500 firmes demanant una consulta popular perquè posés a debat i els ciutadans de Figueres poguessin opinar sobre què pensaven de la ubicació de l'estació del ferrocarril. Suposem que arrel d'aquestes firmes, i davant la necessitat de donar algun tipus de resposta, es van encarregar dos estudis. El primer, comparatiu de diferents opcions i que no s'ha fet públic, però que sabem que demostrava que la viabilitat de les dues estacions o d'una única estació central era, fins i tot, superior que la d'una única estació a Vilafant. Posteriorment, es va fer un segon informe que es va fer públic: l'encarregat a l'empresa INTRAESA (empresa vinculada al món de la construcció d'infraestructures viàries) que demostrava l'interessant de la fórmula de mantenir l'estació cèntrica i soterrada i demostrar la seva viabilitat de portar-ho a terme, ja fos amb un model d'una única estació o amb un model de dues estacions, que contemplava les dues possibilitats. Això, coexistent amb el pas de la línia de l'AVE per l'oest de la ciutat. L'informe donava un cost bastant elevat, se superaven els 200.000.000 d'euros en comparació amb els 120.000.000 de la variant, però també és cert que era una infraestructura que es podia simplificar de gran manera, és a dir, que aquest cost si es volia es podia simplificar escurçant el tram de via soterrat, etc, que fent canvis es podia aconseguir una infraestructura més econòmica. Que hi ha d'altres estudis que així ho demostren i ho avalen. Davant d'aquest informe que és el que l'Ajuntament de Figueres va enviar al Ministeri de Foment, el Ministeri respon justificant el seu rebuig a aquest model de dues estacions. Ho justifica amb cinc raons, la primera diu: "Impide la intermodalidad de los tráficos de la línea de ancho ibérico con la línea de alta velocidad". Aquesta opinió, des del punt vista de la ciutat de Figueres és relativament poc important perquè aquesta intermodalitat és més teòrica que real. Intermodalitat és allò que permet fer un canvi entre els diferents sistemes de transport. Que en aquest cas, quan parlen d'intermodalitat es refereixen a canviar de la línia de tren convencional a la línia de tren d'alta velocitat. Això de fet és una intermodalitat teòrica, no es real, perquè són dues línies que tenen el mateix origen i tenen el mateix final, per tant, cap usuari que utilitzi una línia baixarà a Figueres per agafar l'altra línia. Per tant,

l'intermodalitat real és la que es produeix entre el ferrocarril i els autocars, vehicles privats i vianants, de manera que aquesta intermodalitat també es produeix actualment i es continuaria produint en cas de soterrament de l'estació actual. Per tant, l'estació actual de Figueres és una estació intermodal perquè hi ha estació d'autobusos i estació de ferrocarril conjunta. A més en un futur es podria desviar els TGVs cap al centre mitjançant un *by-pass* tal com es fa a d'altres estacions com són la de Lleida o de Saragossa. Les previsions del Ministeri, almenys actualment, no preveuen que cap tren de llarg recorregut pari a la ciutat de Figueres i, segons els experts, fins i tot, a Girona ho tindran difícil ja que un TGV no pot anar parant contínuament. A Figueres només hi pararan trens tipus Avant amb destí a Girona o Barcelona i que, per tant, ho poden fer perfectament a l'estació actual soterrada connectada a la via d'alta velocitat. El segon punt diu: Supone un coste desproporcionado frente a la alternativa de variante aprobada en el estudio informativo. Des del punt de vista de figuerenc el fet que el Ministeri es pugui estalviar uns diners és d'una importància relativa, no em preocupa, el que nosaltres volem és la millor solució per a la ciutat de Figueres. Hi ha solucions per a soterrar les vies com per exemple aquest informe d'Intraesa que ho permeten, que aquesta és una solució potser molt cara, que n'hi ha d'altres més econòmiques. Això xoca amb una altra qüestió i és que encara el Ministeri no ha dit que desmantellarà o com pensa desmantellar les vies que passin pel centre. El Ministeri ha dit que de moment pensa fer un vial o una via que enllaçarà la via convencional amb la línia d'alta velocitat i que si després l'Ajuntament vol fer el tram nord no tenen la intenció de pagar ni un duro. Si no es fa la fase segona que és per sota el castell no hi ha desmantellament possible de les vies pel centre, per tant, el perill que tenim real és que tinguem una línia de tren de gran velocitat per l'oest de la ciutat i una línia de tren convencional que passi pel mig de la ciutat en superfície. Que si, a més a més es té en compte que el trànsit per aquesta línia quedarà reduït, l'interès que tindrà el Ministeri per eliminar aquella línia encara serà menor. Per tant, les vies en superfície pel mig de Figueres és una qüestió que va per llarg i que és independent de l'enllaç que fa el Ministeri per poder fer passar trens que provenen de Barcelona per la línia convencional i que entrarien a la línia d'alta velocitat per

Vilafant mentre no s'acabin les obres de soterrament del tren a Girona, i així estalviar-se les indemnitzacions a la concessionària del túnel del Pertús (Tpferro, 60 milions € anuals). També hem d'adonar-nos de la trampa econòmica, ja que per fer viable l'estació a Vilafant caldrà construir tot un seguit de carreteres, el cost de les quals el Ministeri no considera. Si hem de tenir una estació intermodal també s'hi ha de construir l'estació d'autobusos i aquest cost tampoc està comptat als números del Ministeri. Que curiosament ni tan sols l'estació està comptada en els número del Ministeri perquè en el pressupost actual només hi apareix el PAET, que és Puesto de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes, que serveix per quan un tren de mercaderies es més lent s'ha de parar per deixar passar els trens de viatgers que són més ràpids. La comparació de costos també es fictícia, és irreal. Com a tercer argument diu: Crea afecciones al tráfico durante las obras de soterramiento. Com a figuerencs no busquem la comoditat del Ministeri. A Girona soterraran les vies amb una obra d'unes proporcions molt més grans que la que caldria a Figueres i això no és impediment per a dur-ho a terme. Vilafranca del Penedès, Montmeló, Vic, són altres poblacions catalanes on el tren s'ha soterrat o se soterrarà seguint el traçat actual i mantenint l'estació soterrada al centre i les obres s'han fet o es faran sense interrompre el trànsit ferroviari. Com és que allò possible a d'altres llocs no ho és a Figueres? També diu que: Requiere un nuevo proceso de redacción de Estudio Informativo y declaración de impacto ambiental que dilata excesivamente en el tiempo la solución a la problemática actual. Si per fer bé una cosa cal tornar a iniciar els tràmits, es tornen a començar i ja està. No perquè els tràmits estiguin fets, hem d'acceptar una solució dolenta. Segons el Pla Director Urbanístic del Sistema Urbà de Figueres redactat per la Conselleria de política territorial, actualment a exposició al públic per a la seva propera aprovació, l'horitzó per a la supressió de les vies del centre de Figueres es produirà l'any 2026, o sigui, una manera de dir que no se sap quan passarà. Com a conseqüència, és evident que tenim temps més que suficient per a refer la tramitació. Per tant, el manteniment de la línia actual soterrada amb o sense *by-pass* per l'AVE és una qüestió pura i simple de voluntat política, i la responsabilitat política recau en els responsables polítics, que som els encarregats de vetllar pels interessos dels figuerencs, de la mateixa manera que altres vetllen pels

interessos dels gironins o d'altres llocs. Esquerra sempre ha defensat el soterrament, no per una mania o per portar la contrària al govern actual o al govern anterior. Considerem que mantenir l'estació cèntrica des del punt de vista de la mobilitat és la millor solució per a Figueres i pels seus ciutadans. Cap tècnic en mobilitat ha dit que sigui millor treure l'estació del centre i traslladar-la al municipi veí de Vilafant. Sense anar més lluny, el propi redactor del Pla de mobilitat contractat per aquest Ajuntament, senyor Manuel Herce, ha dit que és una barbaritat treure l'estació del centre de Figueres. Ho va dir fa quinze dies quan presentava el Pla de mobilitat en el procés participatiu que ha iniciat aquest Ajuntament i ho va tornar a repetir a les jornades de mobilitat d'aquest cap de setmana passat organitzades per aquest Ajuntament. De fet, la Generalitat ha estudiat el baix ús del tren a les ciutats de Reus i Tarragona i ha arribat a la conclusió que la causa és la situació poc cèntrica de l'estació de ferrocarril respecte de les poblacions. Com a conseqüència, està estudiant un pla per a traslladar les vies soterrades al centre d'aquestes ciutats. Aquí estem plantejant fer el pas contrari en una estació que és la tercera amb més usuaris de tot Catalunya després de Barcelona-Sants i de Girona. La sostenibilitat, és paraula que tots ens posem sempre a la boca i tots en un moment o altre n'hem fet bandera, no fa ni 15 dies, el Ple de l'Ajuntament de Figueres va aprovar una moció per la sostenibilitat, però per desgràcia, a l'hora dels fets tot queda en paraules. Convergència i Unió, el Partit Socialista i Iniciativa-Els Verds obliden que sostenible és acostar les infraestructures a l'usuari, no fer la infraestructura i després ja pensarem com hi fem arribar l'usuari, perquè ara s'hauran de construir més carreteres, depredar territori i, per tant, estarem incrementant les necessitats de mobilitat de forma artificial. L'estació de Figueres està situada al centre de la ciutat i la majoria d'usuaris hi poden accedir a peu. De les fotocòpies que s'han passat, a les tres últimes es poden veure uns cercles comparatius de distàncies entre les dues estacions. Una es compara a un radi de 1000 m de distància de l'estació; si ho poden mirar veuran que des de l'estació actual 1000 m en línia recta comprèn des de la Marca de l'Ham fins pràcticament la meitat del parc bosc. Des de l'estació que es proposa a Vilafant, si es compten 1000 m, no arriba ni al parc bosc. Si ens allarguem 1500 m, que això ja supera el que els tècnics de mobilitat diuen que és el



normal que facilita l'accés a peu als usuaris, des de l'estació actual de Figueres abastem pràcticament tot el terme municipal de Figueres, només quedaria fora d'aquesta distància la part del Culubret. De l'estació que se'ns proposa amb prou feines arribem a la Rambla. Més de la meitat de la població queda fora del radi d'acció d'aquesta estació. Per tant, des del punt de vista de la mobilitat, és un absurd el trasllat a Vilafant. No hem d'oblidar que la major part de la població de la comarca viu a l'est de Figueres, a la banda contrària d'on es vol situar l'estació i que, per tant, hauran de travessar la ciutat o s'hauran de construir més carreteres per fer-los arribar fins a l'estació, i mentre això no es faci Figueres serà el caos més absolut. També cal tenir en compte que quan parlem de l'estació de Figueres hem de parlar bàsicament de tren convencional, ja que com ja hem dit, de TGV de gran recorregut no està previst que en pari cap a Figueres per inviabilitat tècnica i econòmica. No és viable que un TGV vagi parant cada 30 quilòmetres, per tant, d'aquests no n'hi hauran o, si n'hi ha, n'hi haurà ben pocs, però també hem de parlar només de tren convencional perquè és el que els usuaris majoritàriament seguiran utilitzant bàsicament per una qüestió econòmica. Els que sí que pararan i que, de fet, podrien fer-ho a l'actual estació ja que poden canviar de tipus de via, són els trens Avant, que faran el servei de regional d'alta prestació, però on el preu és una limitació important, ja que per exemple a la línia en funcionament Lleida-Barcelona el preu del bitllet d'un tren convencional és de 11€, els dels trens Avant que passen per la línia de TGV el preu és de 20,40€ i el preu d'un TGV que ve de Madrid amb destinació a Barcelona amb parada a Lleida, és de 42,10€. Els usuaris dels trens d'alta velocitat no seran els majoritaris a Figueres, ja que la majoria dels usuaris seguiran utilitzant el tren convencional. Quan parlem d'estació de tren, també hem de parlar d'estació d'autobusos, que també s'hauria de traslladar, de manera que els usuaris d'autobús per anar a Roses o d'altres pobles de la comarca després s'hauran de traslladar a Figueres amb un altre bus, taxi o cotxe, o bé fer una parada al mig de la ciutat, provocant la circulació d'aquests autobusos pel mig de la ciutat. També hem de parlar de model de ciutat. Ens ho hem plantejat quin tipus de ciutat és el que volem? Anys enrere l'anterior alcalde va demanar un estudi que és l'estudi Interreg 2003-2006 que fa comparació entre diferents possibilitats, no es posiciona, però compara l'estació

cèntrica amb la perifèrica. Diu que això té efectes damunt de la ciutat. Situar una estació al centre reforça el teixit ja existent i a Figueres que és una població petita, que tenim molt a prop una ciutat important capital i que ens fa una competència que cada vegada notem i que, per tant, necessitem reforçar aquells punts forts que nosaltres tenim perquè si no quedarem en no res, en canvi una estació perifèrica el que fa es crear nous desenvolupaments. De fet, si mirem el Pla Director Urbanístic de Figueres ja preveu al voltant de l'estació de Vilafant milers de metres quadrats de nous espais d'equipaments comercials. Quina ciutat volem, l'actual o una més semblant a Perpinyà on el centre és més aviat un desert? Des del punt de vista d'aquest grup no és aquest el model que nosaltres volem per Figueres. No hem d'oblidar l'impacte ambiental i paisatgístic que suposaria fer l'anella nord, aquesta que de moment està en entredit i que hauria de pagar el propi Ajuntament. És la que enllaçaria l'estació de Vilafant passant per sota del Castell amb un túnel fins arribar a l'alçada de Vilabertran i poder continuar els trens en direcció a Llançà i Portbou i que és el que permetria desmantellar les vies del centre. Aquesta és una infraestructura molt important perquè l'estació de Vilafant està situada aproximadament a 60 m d'alçada i la cota a la zona de Vilabertran està a 17 m d'alçada. Els trens no poden pujar i baixar com una muntanya russa, han de superar uns pendents molt suaus. Això obliga, a banda de fer aquest túnel, a fer uns viaductes d'alçada considerable i talussos d'alçada considerable. És a dir, quan nosaltres sortim direcció a La Jonquera el paisatge que veurem ja no és el que estem veient ara, sinó que veurem un mur. En conclusió, tècnicament no es justifica el trasllat. Només és l'interès del Ministeri de Foment per a solucionar el seu problema i la seva concessió o relació amb la concessionària del túnel del Pertús. El concepte de mobilitat sostenible, aquest que des de l'equip de govern almenys alguns membres no paren de pregonar, justifica el manteniment de l'estació soterrada a l'emplaçament actual, que és el que afavoreix l'accés a peu, ja que anar a peu a l'estació de Vilafant per un figuerenc no serà possible perquè mobilitat sostenible no és només comprar un autobús elèctric, això és la cirereta, però no és la mobilitat sostenible. La major part dels usuaris són i seran de proximitat, no de llarg recorregut, i per tant seran usuaris del tren convencional i no pas de l'AVE. El preu del bitllet és una limitació important per a l'ús dels trens

regionals ràpids. Els trens AVE de llarg recorregut, almenys de moment, no tenen previst parar a Vilafant per impossibilitat tècnica i econòmica. Traslladar l'estació de ferrocarril implica traslladar també l'estació d'autobusos, cosa que perjudicarà aquest tipus de transport públic comarcal i els seus usuaris. El trasllat implica la construcció de noves infraestructures per a acostar els usuaris a l'estació, si no hi haurem d'anar amb vehicle privat o en autobús. Ja tenim previstes les necessitats d'aquest servei públic? Serem capaços de poder donar servei a aquesta estació? I a quin cost? En aquests moments les obres previstes, si agafen les fotocòpies que els hi he passat, la primera veuran que és la situació actual del recorregut que fa el tren, a la segona hi ha el recorregut del tren convencional i la línia del TGV amb el PAET allà on va situat i la tercera és la fase 1 que és el tram Sud que és on actualment ja s'estan iniciant les obres que enllaça la línia de tren convencional amb la línia d'alta velocitat. Suposa que a les fotocòpies no s'apreciarà, però que aquest enllaç no arriba a l'alçada del PAET. No arriba a l'alçada d'allà on està previst que hi hagi l'estació de Vilafant. Això, què vol dir? Vol dir que, construint aquest enllaç, només hi podran accedir els trens que tinguin la possibilitat de canviar d'ample de via. És a dir, els trens regionals normals que són els que utilitzem la majoria de nosaltres en aquesta primera fase no poden arribar a l'estació de Vilafant. Això què vol dir? Vol dir que de moment les vies continuen en superfície pel centre de la ciutat. Si miren dues fotocòpies més enllà, també veuran..."

A continuació, fa ús de la paraula la Presidència que diu que recorda al senyor Solé Soler que es troben en una sessió plenària i que s'ha de dirigir als electes.

Seguidament, torna a intervenir el senyor Solé Soler que diu que els sembla que és necessari donar aquestes explicacions perquè és un tema amb el qual Figueres s'hi juga molt i s'ha d'entendre què s'està fent i de què s'està parlant; que amb el titular que no es tindrà estació de TGV sembla que ja es tingui tot fet i ja es tingui l'excusa per a defensar una opció i no l'altra quan de fet això no és així.

Prossegueix amb l'ús de la paraula el senyor Solé Soler que continua donant lectura a la intervenció següent: "Com es pot veure a la línia d'alta velocitat amb la variant aquesta que enllaça el tram convencional amb la línia de TGV hi ha uns enllaços que permeten arribar fins el que serà el centre

intermodal de l'Alt Empordà. Que això també ja està previst. Si giren veuran que només caldrà un petit afegitó per a possibilitar que aprofitant aquest enllaç per a anar al centre intermodal els trens d'alta velocitat o els avant puguin arribar a una estació central soterrada, per tant, és una qüestió de voluntat i no pas d'impediment tècnic fer arribar també els trens d'alta velocitat a l'estació central soterrada. Una altra conclusió és que les pròpies intencions del Ministeri, que són l'eliminació de les vies en superfície, queden com una qüestió pendent, sense data d'execució ni pressupost previst, que es corre el risc real que continuïn per molt de temps o per sempre allà on estan en aquests moments. El cost global del soterrament és menor que el de la variant i l'impacte mediambiental també és molt menor. Per tant, només és una qüestió de voluntat política. Els responsables figuerencs tenim la responsabilitat de defensar els interessos de la ciutat de Figueres que al nostre entendre passen per a mantenir l'estació al seu lloc actual, però soterrada. Malgrat que alguns creguin que ja està tot fet i tot dat i beneït com que és un tema que a curt termini continuarà damunt la taula, perquè les vies continuaran allà on estan, en tornarem a parlar segurament d'aquí no gaire temps quan es vegi que aquesta solució que vostès proposen no es concreta. Que, de fet, no tot són coses per patir. Tenim exemples d'altres ciutat com Manheim on la unió de totes les forces de la ciutat, polítiques, econòmiques i ciutadanes va aconseguir fer canviar la idea de la companyia de ferrocarrils alemanya de treure l'estació del centre de la ciutat i traslladar-la a l'exterior. La unió dels polítics, dels ciutadans i de les forces econòmiques de la ciutat va aconseguir evitar-ho. De fet, a d'altres ciutats com la d'Utrech es va realitzar un referèndum per a debatre aquesta qüestió. La porta és oberta, tot és qüestió de voluntat política."

Seguidament, intervené la Presidència que diu que el Reglament orgànic municipal preveu la possibilitat que en circumstàncies com aquesta, si així es considera, es pugui possibilitar que els ciutadans o entitats que ho vulguin puguin intervenir i contribuir al debat per a fixar una posició dels grups; que abans que els grups municipals fixin la posició es convida a les persones o entitats que han mostrat interès en participar en aquest debat a prendre posició; que el criteri que l'alcalde president ha adoptat és el de convidar a intervenir en funció de l'ordre en què han

anat sol·licitant poder-ho fer; que en ordre estrictament cronològic ha sol·licitat en primer lloc el senyor Pere Padrosa, com a president del cercle Euram, intervenir en aquest plenari; que sembla ser que no hi pot assistir i que el senyor Joan Gironella pot prendre la paraula i que s'ha acordat que el temps per a poder fixar el posicionament sigui d'uns deu minuts.

A continuació, fa ús de la paraula el senyor Joan Gironella, com a vicepresident del cercle Euram, que diu que excusa el senyor Pere Padrosa que és el president del cercle Euram de l'Empordà; que el que han tingut clar d'entrada és que això és un projecte molt important per a la ciutat; que hi han treballat molt a fons i sempre amb un camí de buscar un projecte que sigui unitari; que han obert vies amb el Ministeri de Foment i amb la Generalitat per a intentar veure de quina manera podien aconseguir el millor projecte per a la ciutat; que els sembla que és el moment de tocar de peus a terra; que no és el moment de fer volar coloms; que en aquests moments podrien intentar veure si s'hagués plantejat d'una altra manera i si els agradaria que fos d'una manera o d'una altra, però que la realitat és una; que aquí hi ha uns senyors que manen que són el Ministeri de Foment; que aquests senyors fan el que volen; que des de la ciutat s'ha de reconèixer que no és té suficient poder per a poder condicionar això, ni la ciutat, ni la Generalitat; que si la Generalitat tenia algun crèdit el va esgotar amb la ciutat de Girona i ara ja no té forces per a la ciutat de Figueres; que en aquests moments el que s'ha de fer és acceptar la proposta de Foment i intentar condicionar-la al màxim possible perquè sigui bona per a la ciutat; que en aquests moments és l'opció millor; que això s'ha de fer amb una proposta unitària perquè si les condicions que se li volen posar a Foment no són de manera unitària hi ha el risc de perdre-ho tot; que el conseller Nadal fa tres o quatre mesos va dir que a Figueres s'havia d'anar en compte perquè quan es demana tot hi ha el risc de perdre-ho tot.

Seguidament, torna a intervenir la Presidència que demana que es tracti als qui intervenen i al conjunt del consistori amb el respecte que es mereixen; que els recorda que en bona mesura s'intenta representar els ciutadans tan bé com se sap i que prega que es pugui mantenir el plenari en condicions de racionalitat i de bona educació.

A continuació, torna a fer ús de la paraula el senyor Joan Gironella que diu que la seva impressió després de diferents contactes és una i és que, tant Foment com la Generalitat estan esperant l'ocasió perquè des de la ciutat de Figueres no hi hagi una certa unanimitat per a dir que no es fa cap inversió i que quan més endavant es posin d'acord ja es veurà què es fa; que en aquests moments els sembla que no es tracta de discutir si ha d'estar al nord, al sud, a l'est o al menjador de casa d'algú, sinó que si es pensa bé el que es pot aconseguir per a la ciutat amb una estació ben comunicada i traient les vies del tren del centre de Figueres d'aquí 3, 5 o 10 anys, el salt que haurà fet Figueres serà molt important.

Seguidament, intervé la Presidència que diu per ordre de sol·licitud de poder intervenir en aquest plenari té la paraula el senyor Ignasi Batet com a representant d'IAEDEN.

A continuació, fa ús de la paraula el senyor Josep Gou, portaveu de Defensem el Tren de l'Empordà que diu que l'IAEDEN forma part de la seva Plataforma i ha delegat la possibilitat de fer aquesta intervenció.

Seguidament, torna a intervenir la Presidència que diu que recorda als presents que una cosa és tenir dret a intervenir i a fixar les posicions amb criteri, educació i racionalitat i l'altra és convertir aquest plenari en un espectacle impropï de la ciutat de Figueres i que han de permetre continuar el debat i que si no es veurà obligat a desallotjar la sala.

A continuació, torna a fer ús de la paraula el senyor Josep Gou que diu que demana disculpes perquè per un problema d'al·lèrgia pot tenir problemes per llegir i respirar alhora; que a part de les crítiques que dedicaran a la Presidència també li volen agrair l'actitud que, en contrast amb l'actitud del seu predecessor en el càrrec i en contrast amb l'actitud que ha mantingut la Generalitat en tot aquest tema, ha tingut una actitud molt més dialogant, tot i que, discrepen profundament de les seves posicions; que volien comentar una mica quines creuen que són les prioritats de Fomento en aquest tema, però que ja han quedat clares amb alguna intervenció anterior i que no val la pena; que també volien comentar l'actitud de la Generalitat, però que creuen que les darreres declaracions del conseller Nadal fan que sigui poc útil comentar-les, ja que ell sol es retrata quan diu que no vol interferir en aquest tema i que no hi té cap interès personal, però que a la vegada diu que aposta per al

trasllat de l'estació; que el conseller hauria d'explicar als figuerencs per què han d'acceptar allò que no ha fet ningú més i per què si aquesta solució del trasllat de l'estació és tan intel·ligent no s'ha aplicat a la ciutat de Girona on el conseller Nadal té una reconeguda influència i on es podia haver construït l'estació a l'aeroport i hagués estat encara més intermodal; que es volen centrar en el que pensen que hauria d'haver fet aquest Ajuntament després del Ple del mes de juny; que la posició de l'Ajuntament va canviar com a resultat d'una recollida de signatures que va ser molt exitosa perquè hi va participar gent de tots els colors polítics i ideològics i que això va ser determinant per al canvi d'actitud de l'Ajuntament; que després del Ple del mes de juny semblava que s'havia fet un pas endavant perquè la solució de les dues estacions era un mal menor, però que el que ha passat és que de passos com aquest no se n'han fet pràcticament més. Continua amb l'ús de la paraula el senyor Josep Gou que dóna lectura a la intervenció següent: "Veïnes i veïns de Figueres, senyor Alcalde, senyores i senyors regidors, bona tarda. Amb el temps que ens han donat, haurem de ser més esquemàtics del que voldríem. Quin interès té Fomento en aquest tema? L'interès bàsic del Ministerio sempre ha esta ben clar: construir una variant pel sud de Figueres que li permetés desviar al màxim de trens possibles cap el vergonyós túnel de peatge del Pertús i aconseguir així que les indemnitzacions que s'han de pagar a la concessionària pel retard de les obres de l'AVE siguin inferiors. Si algú sap què en va treure l'anterior Ajuntament a canvi de facilitar-los la feina proposant el trasllat de l'estació, si us plau que ho expliqui. Què ha fet la Generalitat? Negar-se a parlar de qualsevol cosa que no fos continuar pel camí iniciat per l'anterior Ajuntament. El conseller Nadal diu ara a la premsa que ell no té cap responsabilitat ni cap interès personal en el tema i que no vol interferir en una decisió que han de prendre l'Ajuntament i Fomento. En realitat, tant ell com els seu germà, Secretari de Mobilitat de la seva conselleria, no han fet altra cosa que interferir en tot moment. En una mostra més de la seva política de no interferència, el Conseller deia en un article publicat al butlletí del PSC local, just després que s'aprovés per unanimitat el soterrament al centre, que la proposta de traslladar l'estació era molt intel·ligent. Nosaltres no ho entenem com una opció tan "intel·ligent", no ha estat la triada en cap altre lloc de Catalunya. Encara menys s'entén

com no s'ha aplicat a la ciutat de Girona, on el Conseller Nadal té una influència reconeguda. Allà, una solució tan "intel·ligent", ens hagués estalviat, entre d'altres coses, la construcció d'una línia exclusiva per a mercaderies per fora de la ciutat i d'un túnel amb doble galeria com el que ens tocarà pagar a la ciutat dels tres rius. A més, amb l'aeroport tan a prop, podien haver fet, per quatre duros, una estació encara més "intermodal". Poder explicar a què pot ser deguda aquesta actitud dels Nadal, seria clau per entendre l'autèntica dimensió del problema. En qualsevol cas, per nosaltres, el problema més important no és a Madrid, es diu Nadal i és de Girona. Què ha fet l'equip de govern?. L'equip de govern actual, es va trobar amb l'èxit de la recollida de signatures que vam organitzar. Un èxit que només va ser possible per la participació activa de molta gent de tots els colors polítics i ideològics, cosa que va ser determinant per obligar-los a reobrir un tema que avui provaran de tornar a tancar. El ple convocat per l'Esquerra Republicana el mes de juny va acabar amb un acord ambigu però unànim que llavors va representar un pas endavant per resoldre el problema de l'estació. Després d'aquest, però, ja no n'hi ha hagut gaire més. Calia que la Generalitat i Fomento canviessin d'opinió i, per aconseguir-ho, s'havia d'assolir un ampli consens entre els partits de l'Ajuntament i estendre'l a tota la comarca. A més, era imprescindible mobilitzar la societat civil. Una estratègia combinada que està donant bons resultats pel territori en el tema de la MAT. L'alcalde, però, es va limitar a encarregar un estudi a una empresa especialitzada -Intraesa- que li havia de servir per demostrar que el model de dues estacions aprovat pel ple, era viable. Amb l'estudi sota el braç, l'alcalde va anar a Madrid a negociar, però hi va anar tot sol, malgrat que l'acord del ple de juny parlava d'una actuació unitària. A més, el govern municipal va continuar ignorant la resta de la comarca i renunciant a exercir de capital. La comarca és petita i per això hauríem de buscar el consens en temes bàsics. Existeix una predisposició a fer-ho en aquest cas, perquè tota una sèrie d'ajuntaments, entre ells els més poblats, han aprovat mocions a favor de l'acord del ple municipal figuerenc o del soterrament. S'hi van manifestar a favor també, empresaris, botiguers i d'altres col·lectius de la societat civil. Per què no s'ha volgut aprofitar aquest terreny adobat? Per què tenim la sensació que l'equip de govern ha actuat més per salvar la cara que per convèncer



ningú?. Encara més, l'Ajuntament ha renunciat a contestar els arguments utilitzats per Fomento, tot i saber que són molt discutibles. Què hauríem de respondre a Fomento? Fomento argumenta de diverses maneres contra la solució, que per nosaltres és un mal menor, de les dues estacions. L'Ajuntament el podia haver acusat d'incoherent. Tenia arguments per a fer-ho i nosaltres li'n podíem haver donat uns quants més. Per exemple: tenen dues estacions: Segòvia, Tarragona i Guadalajara, que són capitals de província. També les tenen Puente Genil (29.000 habitants) i Antequera (46.000) que no són capitals però que tenen la virtut d'estar prop de Màlaga i, per tant, s'hi atura l'AVE. Fomento també al·lega que per fer el soterrament cal un nou procediment administratiu amb una nova declaració d'impacte ambiental. Interessadament, s'oblida d'explicar que per a construir la nova estació això també serà necessari com ho deixa ben clar el BOE del 26 d'octubre del 2007, al primer paràgraf de la pàgina 43782: "La presente resolución incluye la estación de Figueres si se ejecuta de acuerdo con las características y dimensiones que figuran en el estudio. Cualquier cambio a este respecto deberá someterse a evaluación ambiental de acuerdo con la legislación vigente". Fomento diu que la proposta d'Intraesa presentada per l'equip de govern és molt cara, cosa que és veritat, en part, però que no implica que sigui més cara que la de traslladar l'estació. En primer lloc, perquè l'Estudio Previo de Fomento, com ja vam explicar fa temps, està molt mal valorat. Tant que la variant sud, que estava pressupostada en 15 milions a l'Estudio, ha acabat essent licitada per 48. Davant d'aquests preus, està clar que la variant nord, que inclou un túnel de més d'un quilòmetre per sota el castell i un viaducte de 700 metres, no pot costar, ni en broma, els 50 milions d'euros que deien. A més, la proposta municipal surt cara, entre d'altres coses, perquè es dissenya una estació soterrada, cosa que no és necessària, i perquè el gran nombre de vies que incorpora, i que Fomento no creu necessàries, obliga en algun punt a utilitzar variants provisionals per a executar l'obra. Convé saber que l'Ajuntament té un segon treball que no ha utilitzat. Aquest, elaborat pels senyors José González i Robert Vergés, que tenen molta experiència en el tema, estudia la viabilitat d'un soterrament infinitament més barat que l'Estudio Previo de Fomento. Està pensat de tal manera que no afecta el servei i dissenya una estació més barata. Això vol dir que l'equip de govern tenia marge pel regateig i

que ha renunciat a fer-ho a les primeres de canvi; com també ha renunciat a contestar d'altres arguments de Fomento que són molt discutibles. Efectivament, com demostra l'estudi de l'empresa Intraesa, l'alternativa més raonable a la proposta municipal de tenir dues estacions (que per nosaltres era un mal menor), no és el trasllat, sinó tenir una sola estació al centre, com es dedueix d'aquest estudi. Aquesta alternativa és factible perquè, si es parteix de la base que, de moment, no és realista pensar que els trens AVE s'aturin a Figueres, es pot utilitzar la variant que està construint Fomento al sud de Figueres per a fer arribar al centre els trens regionals Avant que circulen per la línia d'alta velocitat. Si Figueres és l'origen i final d'aquest servei, vol dir que no cal construir la caríssima variant Nord. Aquí és on rau l'element essencial de tota aquesta història, perquè, el trasllat de l'estació a Vilafant, tan si s'hi aturen els AVE com si no, fa imprescindible la construcció de la caríssima variant nord per a poder treure les vies de la ciutat i això no és així si l'estació es queda al centre. Per altra banda, tant l'estudi de González i Vergés com l'estudi d'Intraesa, demostren que, si més endavant es considerés necessari, es podria construir una variant nord, sense túnel ni talussos ni viaductes i, per tant, molt més barata i amb molt menys impacte sobre el territori que la dissenyada per Fomento. En conclusió: les afirmacions de Fomento no s'aguanten si ens prenem la molèstia de pensar-hi una mica. La centralitat, com es pot comprovar en el cas de la fallida estació de l'AVE de Tarragona, és un valor a conservar i pensem que una sola estació faria justícia a la immensa majoria dels usuaris, que són els del tren convencional i dels autobusos. Aquesta política creiem que és molt més prudent i més adaptada a la incertesa del moment. Aquesta solució és perfectament factible, molt millor i més barata que les propostes que hi ha sobre la taula i garanteix la famosa intermodalitat al centre de la ciutat. El problema és que la intermodalitat no és la raó essencial per la qual es vol traslladar l'estació. Què proposarà l'equip de govern? A la pràctica hauran de recórrer a un conte de la lletera igual o molt semblant al del govern anterior. I és que les raons que van portar a proposar el trasllat no tenien res a veure amb la mobilitat i sí amb la creença que el boom immobiliari que estàvem vivint duraria eternament. Ara la situació ha canviat radicalment i, per tant, seria perfectament legítim i fins i tot prudent, canviar d'opinió com s'està canviant de política econòmica.

Els problemes sense resoldre que planteja la proposta de l'equip de govern: la zona on volen situar la nova estació i les noves àrees econòmiques i residencials, és una zona molt mal comunicada. Això implica la construcció de moltes noves infraestructures i també la modificació d'altres i això val molts diners. Ens diran que confiem que ells aconseguiran la implicació financera de la Generalitat. Dubtem que la Generalitat pugi assumir tota sola els enormes costos d'unes infraestructures que han de fer-se en un termini molt breu i de forma coordinada o serà el caos. Ho demostra el fet que el Pla director urbanístic del sistema urbà de Figueres que Política Territorial acaba de treure a informació pública, preveu finançar el 50% del cost de les infraestructures per a donar accés a la zona amb les aportacions de promotors immobiliaris. També ens diran que confiem en la seva capacitat de negociar amb Fomento i nosaltres ens preguntarem, amb quina força? Amb el suport d'una comarca que han renunciat a aglutinar? Amb el d'uns ciutadans als qui no deixen expressar la seva opinió? Amb el d'entitats de la societat civil que, a vegades, han estat víctimes de pressions inacceptables? Encara més, haurem de confiar en les promeses d'un Ministerio que no executa el 30% de les partides pressupostades per inversions a Catalunya? El més grotesc és que ens ho diran els mateixos que acusen el govern de Madrid d'incomplir, no ja promeses, sinó la Llei Orgànica de l'Estatut d'Autonomia. Els mateixos partits que estan minimitzant la importància i la durada d'una crisi que el sentit comú ens diu que serà greu, creuen de veritat que es poden aconseguir tants milions d'euros amb operacions urbanístiques en una comarca castigada per l'atur i les deslocalitzacions i on hi ha 10.000 habitatges en construcció? Si és així, és que han perdut totalment el sentit de la realitat. Per acabar, Convergència i Unió i el PSC governen tant a l'Ajuntament com al Consell Comarcal. Si abandonen la línia marcada al ple del mes de juny, serà legítim interpretar que han primat els interessos de partit o alguna altra mena d'interessos. Que sàpiga també el regidor d'IC que el cop que suposa per a la mobilitat comarcal aquesta decisió, no es podrà dissimular ni amb jornades de debat ni amb microbusos elèctrics de 200.000 euros. Nosaltres no afluixarem. Presentarem al·legacions al Pla Director per a defensar la nostra estació. Utilitzarem tots els nostres recursos per a impedir que empitjori encara més la mobilitat interna i que es perjudiqui l'economia local. Demanarem a

tothom que ens ajudi fent el mateix. Mentre hi hagi les vies al centre, es podrà rectificar una decisió totalment equivocada. Nosaltres no afluixarem, perquè si la gent de l'Empordà hagués fet cas dels polítics que sempre diuen que tot està dat i beneït, els espais naturals emblemàtics de la comarca serien plens d'urbanitzacions i les torres de la MAT formarien part del nostre paisatge. Si l'equip de govern pensa que amb deixar-nos parlar en un ple municipal ha resolt el problema de la participació ciutadana, està molt equivocada. Com ja han demostrat altres ajuntaments, per a fer una Consulta Popular no necessita el permís de ningú. Membres d'aquest equip de govern, es van manifestar a favor d'aquesta convocatòria; ara cal que siguin coherents. No és l'hora de les excuses, el govern municipal ha de donar una resposta a la petició que li van fer arribar més de 6.000 veïnes i veïns amb dret a vot. És amb ells que té un deute. Nosaltres el reclamarem. Moltes gràcies per la seva atenció i bona tarda."

Seguidament, intervé la senyora Carmen Rivot, en representació de comerç Figueres Associació, que diu que el senyor Vicenç Rovira, president de l'Associació, no es pot presentar a aquest plenari per motius personals; que llegirà un escrit que ahir va ser aprovat per unanimitat en el Ple extraordinari que va fer la Junta de Comerç Figueres. A continuació dóna lectura a la intervenció següent: "Comerç Figueres manté la seva posició. Creiem que el millor per a la ciutat hagués estat una única estació intermodal al centre i amb les vies soterrades. Ara bé, una vegada el traçat del TGV ha estat aprovat per l'oest, pensem que la millor solució és mantenir l'estació de tren convencional al centre tot soterrant les vies. De fet, creiem que l'actual estació es podria convertir en intermodal, ja que afegint un bucle a l'entrada de la variant sud del tren i un altre a la sortida, els Avant podrien arribar i sortir des de l'actual estació. D'aquesta manera, a Vilafant només seria necessari un abaixador per si algun dia algun TGV internacional o charter ha de parar a Figueres. Responsabilitzem de l'actual situació a l'anterior govern Armangué que en l'inici de la tramitació del traçat del TGV va acceptar uns criteris que convenien al Ministeri de Foment i a algun polític de pes en el PSC, però no a la ciutat; que, de forma conscient o inconscient, va amagar informació als ciutadans i que va fer tot el possible per narcotitzar la societat civil, titllant, a tothom que contestava la seva política de conservador, contrari al progrés i pertanyent a la "cultura del no"; després,

cínicament, proclamant que la societat civil figuerenca no participava ni ajudava al desenvolupament de la ciutat. Ara hem de treballar amb aquest trist llegat. Sabem que l'Alcalde intenta convertir aquesta situació en una oportunitat per a desenvolupar les rondes, la mobilitat perifèrica de la ciutat i l'eliminació dels passos a nivell del nucli urbà. Ho té difícil. Intentarem ajudar-lo; però per a fer-ho, li demanem més ambició i valentia de la que ha demostrat fins ara. La situació actual planteja moltes incògnites que el PSC ha anat tapant, però que el temps, que és un jutge implacable, anirà traient a la llum. Llavors, alguns convençuts de l'opció oest començaran a tenir dubtes, tal com està passant amb la nova presó. Quan sentim parlar a la Sra. Palma o als senyors Nadal, ens ve al cap aquella famosa sentència d'Unamuno: "Venceréis pero no convenceréis". Senyors regidors del PSC, poden demanar a la Sra. Palma i als senyors Nadal que es comprometin que, a finals del 2010, quan la línia del TGV travessi la plana, l'estació intermodal estigui feta?, que el desdoblament Besalú-Figuères, per on ha de venir tota la Garrotxa a agafar el tren, estigui fet?, que la ronda sud, amb el seu túnel per sota del castell, imprescindible per a la connexió amb la nova estació i per no col·lapsar més Figueres, estarà acabada? Que la continuació de la ronda sud fins a la nova estació estarà resolta? Ens poden donar una data per al desmantellament de l'actual via convencional i dels passos a nivell? Ens poden assegurar que si tot va a ponent, les actuals vies estaran fora, posem-hi abans de 5 anys? De 10 anys? O haurem d'explicar als nostres néts que nosaltres ja volíem treure les vies del mig de Figueres? Senyors regidors de l'equip de govern, ens poden dir, si la intermodalitat és l'argument que ho sustenta tot, per què no és millor construir els dos bucles de la variant sud del tren i convertir en intermodal l'estació actual, soterrant les vies? Per què prefereixen una estació intermodal a Vilafant i res a Figueres, que una estació intermodal a Figueres i un baixador a Vilafant? També volem demanar al regidor de Medi Ambient si creu que la seva lluita a favor d'un millor transport públic, més eficient i sostenible, i la consecució dels seus objectius en aquest àmbit, compensen la seva claudicació en la resta de qüestions relacionades amb la mobilitat, la sostenibilitat i la qualitat de vida de la ciutat. Finalment, volem insistir i remarcar les següents realitats: - Ens trobem davant d'una situació que ve motivada per les necessitats de Foment i els interessos de persones

que ni viuen ni treballen a Figueres. En cap moment s'han tingut en compte els interessos de la ciutat i dels ciutadans. - L'equip del govern Armangué va acceptar un pla imposat per Foment, en contra dels interessos de la ciutat i, amb un cinisme extraordinari, ho va presentar com un èxit per a la ciutat en haver aconseguit la parada del TGV a Figueres. Argument absolutament fals, doncs a dia d'avui no està previst que cap TGV pari a la ciutat. A Figueres només hi pararan els Avant, que ens portaran a Barcelona en 1 hora i no en 39 minuts com ens deien en l'etapa Armangué. - Quan el traçat del TGV sigui una realitat, a finals del 2010, Figueres seguirà sense haver finalitzat el pla de rondes. - L'actual estació es podria convertir en intermodal només amb la construcció de dos bucles a l'entrada i sortida de la variant sud del tren convencional. I per tant, a Vilafant només seria necessari un abaixador, com de fet està projectat fins a dia d'avui. - Una gran estació a Vilafant no garanteix el desmantellament de les actuals vies convencionals. La gent ha de saber que l'opció oest no implica la supressió de l'actual via de forma immediata, sinó que es tardaran molts anys abans no desaparegui. - L'actual disseny de les infraestructures posa en perill la línia ferroviària Figueres-Portbou. - El Pla Director produeix esgarrifances a qualsevol persona amb sensibilitat que s'estimi la comarca. El moll sec projectat a El Far-Vilamalla és un exemple d'aquesta manca d'ambició i d'estima cap al territori. No seria millor defensar que en aquells terrenys s'hi construís un parc tecnològic basat en la logística? Un espai respectuós amb el paisatge, amb construccions d'alt nivell arquitectònic i que donaria feina a professionals d'alta qualificació i amb remuneracions importants? És el moment de ser valents i ambiciosos en benefici de Figueres. Nosaltres estarem al costat de qualsevol que ho intenti. Probablement, siguem el col·lectiu més interessat en la millora de la mobilitat, de la qualitat de vida i de l'increment de riquesa del nostre municipi".

A continuació, fa ús de la paraula el senyor Lluís Fita, president de la Federació Altempordanesa d'Empresaris, que dóna lectura a la intervenció següent: "Fa alguns mesos que la FAE, Federació Altempordanesa d'Empresaris, feia públic el seu posicionament a favor del manteniment de l'Estació de Ferrocarril en la situació actual en el casc urbà de Figueres, de forma addicional a la nova estació que, per a la línia d'alta velocitat, s'ha de construir a Vilafant. Res ha

canviat quant a la nostra opinió que segueix essent que l'òptim és el plantejament que vam compartir amb diferents moviments cívics i d'altres organitzacions empresarials. Però també des del món de l'empresa sabem que "l'òptim" a vegades és incompatible amb allò que és "bo" si no se saben enfocar els assumptes que es tracten des de posicions flexibles davant la que a vegades és una realitat inamovible o poc movible. És per això, que davant l'informe enviat a l'alcaldia de Figueres pel Subdirector General de Planes y Proyectos del Ministerio de Fomento, D. Eduardo Molina Soto, volem manifestar el següent: 1. Que el Ministerio de Fomento ha d'entendre que les grans infraestructures viàries i ferroviàries que projecta no només serveixen per a unir Madrid amb un punt final i llunyà, sinó que uneixen entre sí a molts altres punts intermedis i a les persones que hi viuen, i condicionen, al seu pas, la qualitat de vida dels ciutadans de múltiples zones intermèdies, a vegades sense cap benefici, que tenen dret a vetllar, a part de l'interès general, pels seus propis interessos. La història ens ha ensenyat que una infraestructura que no es dissenya adequadament i amb suficient perspectiva de futur, per a les poblacions o termes municipals que travessa des del primer moment, es converteix en una rèmora que es prolonga durant dècades, i a vegades segles. 2. Dit això, FAE entén que la proposta de les dues estacions segueix essent una proposta òptima per a Figueres, però a dia d'avui el Ministeri de Foment ha comunicat per escrit al govern de Figueres, que no l'accepta. S'ha intentat, amb un acord unànime del Ple, elaborant un estudi que recolzava canviar l'opció aprovada pel Ministeri i l'anterior equip de govern, i s'ha defensat, ...però Fomento ens ha dit clarament "NO". Aquesta nova realitat, requereix un posicionament realista de responsabilitat a tots els nivells per a aconseguir la millor opció disponible des del Ministeri per la ciutat Figueres. No podem, a partir d'aquesta resposta, seguir oposant-nos a qui té els recursos i la competència d'executar el projecte, el Ministeri, ja que llavors sí que deixem a Figueres sense existir dins el mapa d'infraestructures ferroviàries. Hem d'aprofitar aquesta nova situació com una oportunitat d'avenç i desenvolupament per a Figueres. Amb tot el que hem exposat, estem disposats a acceptar la proposta de Fomento juntament amb el govern de la ciutat, sempre que s'assegurin les condicions que garanteixin una correcta inserció i enllaç urbà de la zona de la nova estació amb la resta de la ciutat

de Figueres, un correcte sistema de comunicacions exteriors d'accés a la nova estació que no obligui als usuaris procedents d'altres poblacions a passar pel ja saturat trànsit de Figueres i un ràpid desmantellament i nou aprofitament per a la ciutat de Figueres, de l'actual traçat urbà del tren convencional. 3. La Federació Altempordanesa d'Empresaris recolza també la reivindicació del seu associat, Comerç Figueres, en el sentit de potenciar el comerç del centre de la nostra ciutat, important motor econòmic, i per això demanem que es coordini la llei de barris que s'ha aprovat al centre, amb què l'Ajuntament incorpori a les seves demandes al Ministeri de Fomento, la de l'obligació de la llei de patrimoni històric de destinar la partida de l'1% cultural de les obres i s'aprofiti per a millorar el patrimoni cultural de Figueres. Amb aquesta mesura i una inversió, que ja fa anys que és imprescindible de l'Ajuntament de Figueres en proveir la ciutat de zones d'aparcaments, tant al centre com dissuasòries a totes les entrades de la nostra ciutat, les nostres zones comercials poden convertir-se en autèntics centres comercials a l'aire lliure. Per acabar, reiterem el nostre recolzament al govern de la ciutat a la proposta que avui ha presentat, demanant que s'incloguin les nostres aportacions."

----Durant la intervenció del senyor Fita, a les setze hores i cinc minuts, prèviament autoritzat per la Presidència, s'absenta de la sessió el senyor Richard Elelman que es reincorpora a la sessió a les setze hores i set minuts durant la mateixa intervenció.

Seguidament, intervé el senyor Amadeu Miquel Ballart, com a representant de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de la demarcació de Girona, que dóna lectura a la intervenció següent: "Perdoneu que excusi l'absència del President de la Cambra, el Sr. Domènec Espadaler, que tenia molt d'interès a ser-hi avui, però que finalment no ha pogut venir i m'ha designat a mi per a representar la Cambra de Comerç. El dia 12 de febrer de 2007, el Ple de la Cambra de Comerç de Girona va aprovar les al·legacions a l'Estudi Informatiu de la Línia Barcelona-Portbou, Variant de Figueres, que el Ministeri de Foment havia sotmès a informació pública el desembre de l'any 2006. La Cambra va celebrar la iniciativa ministerial de treure la línia del mig de Figueres, fita llargament reivindicada per la ciutat i la



comarca, però va insistir en la seva proposta tradicional que la variant es projectés per l'est de la ciutat. Però tenia clar que no seria mai en el lloc on actualment hi ha l'estació sinó, com he dit abans, a la zona est. La Cambra de Comerç, des dels inicis ara ja fa 8 o 10 anys, va fer gestions amb el Ministeri perquè la línia d'Alta Velocitat era necessari que passés per l'est. Es van presentar projectes en els quals es veu clarament per on discorria el tren, per tant l'estació de Figueres estava situada a l'est, però no definia si seria al terme de Vilatenim - Ctra de Roses o terme d'El Far. No feia menció que ocupés el lloc central on està actualment ubicada l'estació. En aquella època es va fer un apartador ferroviari de mercaderies al Polígon Industrial de Vilamalla, que està operatiu en aquests moments, a l'espera de connectar amb el nou centre intermodal. Per tant, l'interès i la implicació demostrats per aquesta Cambra han estat totals. El Ministeri sempre ha tingut la mentalitat de concentrar totes les infraestructures viàries en un sol corredor. Permeteu-me que us llegeixi només 3 criteris, en la seva versió original en castellà, tal com la Cambra va redactar les al·legacions que va trametre al Ministeri de Fomento: 1r. Criteri. Necessitats de connectar ferroviàriament les vies generals previstes amb la terminal intermodal d'El Far d'Empordà, a continuació de Vilamalla, en base als següents arguments: 1. La planificación ferroviaria española, emanada del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) apuesta de manera clara por el transporte ferroviario de mercancías y por la intermodalidad. Ambos aspectos se encuentran claramente representados en el planteamiento de conectar ferroviariamente la plataforma d'El Far tanto con la línea de alta velocidad como con la línea de ancho ibérico. 2. La Plataforma Logística Ferroviaria d'El Far d'Empordà se localiza cerca de la frontera hispano-francesa, en un punto estratégico de conexión de la red de transporte por carretera y por ferrocarril. En este punto de discontinuidad de la red, derivado del "efecto frontera", se concentran cambios a nivel técnico y sociocultural que facilitan el desarrollo de la actividad intermodal y logística: - A nivel técnico, en este punto se encuentra el final/inicio del ancho de via ibérico, con cambios en los sistemas de señalización, electrificación y administración ferroviaria. - A nivel sociocultural, es un punto de frontera de dos Estados Europeos, que tiene incidencia sobre la explotación y comercialización del transporte ferroviario

(cambio de idioma, relación con los mercados y modos de comercialización de servicios ferroviarios, etc.). 3. A corto plazo, el marco de concesión para el proyecto, construcción, financiación, explotación y mantenimiento de la sección intermodal entre Figueres y Perpiñán de la nueva Línea Ferroviaria de Alta Velocidad, prevé unos tráficos que será necesario alimentar con la conexión del mencionado tramo con la línea actual de ancho ibérico. En este sentido, la conexión ferroviaria con la plataforma es necesaria para dotar al corredor de una terminal intermodal, que permita los movimientos internacionales pasando de la red de ancho ibérico a la red de ancho UIC i viceversa. 4. Atendiendo a la demanda actual ferroviaria, existen unas necesidades de mercado asociadas al transporte y la logística ferroviaria que no pueden ser prestadas por las terminales previstas en el área de Barcelona, y la Plataforma d'El Far es una oportunidad para poder desarrollar una oferta de servicios para el transporte ferroviario de mercancías. 2n. Criteri - Consideracions entorn de l'impacte sobre el municipi de Vilafant. Valorando positivamente el traslado de la línea a las afueras de la ciudad de Figueres y en el caso de optar por el aprovechamiento del corredor de la nueva Línea de Alta Velocidad, la Cámara de Comercio de Girona, solicita el esfuerzo de compactar al máximo las dos líneas de ferrocarril con la finalitat de limitar al mínimo el espacio entre ellas al estrictamente necesario por razones técnicas. Compactar al máximo ambas líneas ferroviarias permitiría reducir a lo indispensable la ocupación urbanística de este corredor de infraestructuras y mostrar una sensibilidad especial con la ordenación de un territorio, como el municipio de Vilafant, ya altamente condicionado por el paso de distintas infraestructuras. 3r Criteri. Necessitat d'incloure en el projecte constructiu del Ministeri de Foment les següents millores: 1. A partir del inicio del tramo 1 de conexión con la via actual, además del desvío hacia el oeste en dirección a la nueva estación de Figueres, que se incorpore una conexión hacia el este, para dar acceso ferroviario a la plataforma logística. Este ramal de conexión debe incorporar todas las posibilidades de entrada y salida a la plataforma logística para los convoyes ferroviarios procedentes tanto del norte como del sur. 2. Para obtener el máximo rendimiento de la plataforma logística, en su momento incorporará una instalación de cambio de ejes entre ancho ibérico y ancho internacional, lo que debe tenerse en cuenta para el proyecto

constructivo de esta variante ferroviaria. 3. Dado que la estación de Figueres se prevé compartida entre ancho ibérico y ancho internacional y para recibir tráfico de pasajeros y de mercancías, solicitamos que, para su mejor operatividad, incorpore diagonales que permitan el intercambio entre vías, lo que no debería crear problema alguno de funcionamiento durante muchos años, con el tráfico conjunto previsto para pasajeros y mercancías. 4. La estación de Figueres debe permitir las maniobras necesarias para trenes de pasajeros y de mercancías y por ello incorporar los andenes necesarios y la playa de vías suficiente. 5. Las dimensiones de los andenes deben adaptarse a las longitudes de trenes de mercancías que son habituales en Europa y mucho más largos que los actualmente disponibles en España. Podedu apreciar la flexibilitat de la Cambra, que va veure clarament que ja era ferma la decisió del Ministeri de construir a Vilafant l'estació de la línia d'alta velocitat, però que calia, i cal, respectar la decisió de la Generalitat de Catalunya de crear el Logis Empordà a El Far, a continuació de Vilamalla. La Cambra admetia, i admet, que el tràfic de passatgers es concentri a l'oest, però manté la seva reivindicació de relligar aquesta línia amb un corredor d'ample mixt UIC i ibèric, amb el Logis Empordà i les instal·lacions ferroviàries actuals de Vilamalla, que s'han de perllongar fins a El Far d'Empordà, donant-los continuïtat cap a Portbou i Cerbère. La postura de la Cambra és que els trens de mercaderies procedents del Llevant espanyol i els ports de Tarragona i Barcelona puguin circular cap a Europa tant per la LAV Figueres-Perpinyà directament pel túnel internacional del Pertús, com per línia convencional Figueres-Portbou, i utilitzar el centre intermodal de Vilamalla-El Far. Aquest posicionament de la Cambra de Comerç de Girona compta amb el total suport del món empresarial gironí, especialment dels agents del sector de la logística i del transport i també de les empreses carregadores, i amb el suport institucional del Consell General de les Cambres de Catalunya, en el qual s'integren les 13 cambres de comerç catalanes. Per tant, la Cambra opina que Figueres compta amb una gran estació, tipus territorial semi provincial, i vista la posició del Ministeri no tenim cap més remei que adherir-nos a aquest projecte. A la vegada la Cambra està disposada a fer costat o a intervenir per a dotar aquesta gran estació d'uns bons accessos que facin viable i còmoda l'arribada a aquesta estació. Si em permeteu, a nivell personal crec que la

construcció de la infraestructura feta per TP Ferro amb el túnel del Pertús pot haver influït bastant perquè l'estació s'hagi situat a l'oest. Vista la situació de la nova estació, demanaria que l'Ajuntament fes els màxims esforços per dotar aquesta estació que es preveu, no només d'uns accessos perifèrics que sembla que ja estan projectats, sinó també des del centre de la ciutat, perquè la població trobi còmode i agradable el recorregut fins a l'estació. No ens podem permetre veure només passar el tren, sinó que cal tenir una gran estació, tant de passatgers com de mercaderies, que aportï valor afegit i riquesa a les comarques de l'Empordà. Em voldria referir al senyor Gou i voldria dir-li que la Cambra de Comerç la primera posició que va adoptar quan es va parlar del TGV, era que no hi hagués ni estació de TGV a Girona ni a Figueres, sinó que a la província existís una sola estació que fos l'aeroport. Per tant, entenem que ja que s'ha fet d'aquesta manera, pels vianants de Figueres són més interessants els trens regionals que el tren d'alta velocitat. Us he llegit els criteris de la Cambra de Comerç i crec que els hem de recolzar al màxim per tenir una gran estació. Que els de La Bisbal no vagin a Girona perquè serà un gran inconvenient i un gran error, sinó que vinguin a Figueres a buscar el tren."

A continuació, fa ús de la paraula la Presidència que demana respecte per a tots els intervinents i totes les intervencions; que demana una actitud de respecte, si nó es veurà obligat a desollatjar algunes de les persones que fan comentaris.

Seguidament, intervé la senyora Carmen Mínguez, en representació de la Coordinadora d'Associacions de Veïns de Figueres, que dóna lectura a la intervenció següent "Bona tarda a tothom, senyor President, senyors regidors. Com a representant i portaveu de la Coordinadora d'Associacions de Veïns de Figueres adherides a la CONFAVC i pertanyents a diversos barris de la ciutat no situats necessàriament al centre, i típes aquestes Associacions que determinats col·lectius s'arroguin l'exclusiva representativitat de la veu popular, quan considerem que la veritable veu rau en els seus ciutadans de Figueres representats en els col·lectius de base, volem manifestar el següent: - Donarem per bona com a Coordinadora la decisió de govern que d'aquest Ple en surti, respecte del model ferroviari definitiu per a la ciutat de Figueres. - Considerem, alhora, que a partir que s'aprovi avui, hem de demanar de les instàncies de l'Ajuntament la

voluntat ferma de treballar plegats i en la mateixa línia, com un deure cívic al que tots ens hem de comprometre, i ens comprometem nosaltres mateixos a implicar-nos com a entitats socials representatives de ciutat a totes les qüestions que ens afectin al respecte, i en la gestió dels recursos que a partir d'ara l'Ajuntament hi destini i posi a l'abast per tal de millorar en la direcció de la cosa aprovada avui. A partir d'ara, doncs, volem ser-hi i ser consultats quan a causa de les decisions preses es facilitin nous accessos urbans, noves voravies o noves connexions urbanes, si cal, i en tot allò que els ciutadans que residim a Figueres vivim de ple quotidianament i ens pertoca de manera directa. Per tot això, demanem que, ara que passem per fi al terreny de les decisions, i no a l'especulació estèril que ens ha deixat a tots llargament esgotats, sobretot quan a vegades el que s'estava debatent eren raons espúries allunyades dels interessos del carrer, que puguem col·laborar tots plegats, en ocasió del definitiu emplaçament del tren, a l'elaboració d'un nou model de ciutat més participatiu, més obert al món, més dinàmic i, sobretot, molt més equitatiu des de tots els nivells per a tots els barris de la ciutat."

Seguidament, el Ple de l'Ajuntament ACORDA, per unanimitat, donar-se per assabentat de l'informe abans referit.

---A continuació, a les setze hores i vint-i-quatre minuts, prèviament autoritzat per la Presidència, s'absenta de la sessió el senyor Borrego Torres.

---3. Ferrocarrils: S'assumeix el model plantejat pel Ministerio de Fomento de desenvolupar una única estació d'intercanvi modal, "Estació de Ponent", amb tots els serveis ferroviaris d'alta velocitat i convencionals en amples de via europeu i ibèric. El senyor Casellas Borrell procedeix a la lectura de la proposta següent:

"En data 12 d'octubre de 2001, el Boletín Oficial del Estado publica la Resolució de la Secretaría de Estado de Infraestructuras per la que s'aprova l'expedient d'informació pública de l'"Estudi informatiu de la línia d'alta velocitat Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Tram: Barcelona - frontera francesa" i s'aprova definitivament el traçat del tram: Figueres - frontera francesa de l'"Estudi informatiu de la línia d'alta velocitat Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Tram: Barcelona - frontera

francesa". En data 21 de novembre de 2003, l'Ajuntament de Figueres rep el document anomenat "Memoria - Resumen de Impacto Ambiental. Línea Barcelona - Portbou. Variante de Figueres", del tren convencional del Ministerio de Medio Ambiente on es planteja per primera vegada modificar el traçat actual pel centre de Figueres de la línia ferroviària Barcelona - Portbou amb la creació d'una variant per ponent de la ciutat de Figueres paral·lela a l'autopista i al traçat de la nova línia d'alta velocitat que consolidés el corredor de comunicacions de l'oest de la ciutat. En aquest document s'esmentaven les següents finalitats: eliminar la barrera urbanística que suposa el traçat actual pel centre de la ciutat; millorar el traçat del ferrocarril i el temps de recorregut; i millorar la intermodalitat dels diferents mitjans de transport. El projecte preveu una nova estació entre els termes municipals de Figueres i Vilafant compartida alhora pel TAV i el tren convencional. El Ple de l'Ajuntament de Figueres de 22 de desembre de 2003 dóna suport a la solució plantejada a l'avaluació d'impacte ambiental i demana que es considerin determinades mesures ambientals. El Ple de l'Ajuntament de Figueres d'1 de desembre de 2005 aprova donar suport a la realització que es faci un estudi informatiu sobre la supressió de passos a nivell per soterrament de l'actual traçat. En data 5 d'octubre de 2006 es dóna compte al Ple de l'existència d'un Protocol de col·laboració entre el Ministerio de Fomento i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya per a l'execució d'actuacions ferroviàries a Catalunya, entre les que s'inclou la variant de Figueres, amb un pressupost de 120 milions d'euros, que es finançaran "en base a les plusvàlues urbanístiques provinents de la requalificació dels terrenys ferroviaris que s'abandonin al construir la variant i, si s'escau, amb aportacions addicionals de la resta d'Administracions". En data 29 de desembre de 2006, l'Ajuntament de Figueres rep l'Estudi Informatiu de la Variant de Figueres de la línia convencional. Per acord de la Junta de Govern Local de 28 de febrer de 2007, del qual es dóna compte al Ple de 12 de març de 2007 s'aproven les al·legacions a l'estudi informatiu, en base a l'informe del Srs. Lluís Cantallops i Ferran Segarra, arquitectes redactors del Pla Director Urbanístic del Sistema Urbà de Figueres. Les al·legacions aprovades es refereixen a determinades millores en el traçat de la via (traçat més proper a la línia d'alta velocitat i unificació de la plataforma on sigui possible,

traçat més proper a la modificació de la carretera N-260 i a la variant de la carretera N-II, ajust de la rasant per passar per sota de la carretera N-IIa, millores de viaductes, ampliació de passos inferiors, continuïtat de camins, etc...) i a la posició, dimensions, prestacions i accessos de la futura estació. Les alegacions sobre la futura estació, atenent a la proposta de l'estudi informatiu de crear un PAET "Puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes" situat en un espai marginal i de reduïdes dimensions, es desenvolupen de forma exhaustiva d'acord amb els següent argument: l'esforç de desplaçar el recorregut actual del tren i desplaçar l'actual estació per a construir-ne una de nova només es justifica amb la voluntat d'aconseguir un únic punt d'intercanvi modal que connecti les línies d'ample europeu, les línies d'ample ibèric amb un aparcament important per a vehicles i lloguer de vehicles, un espai d'estacionament per a taxis, una estació d'autobusos urbans, interurbans i comarcals, un espai per a estacionament d'autocars, amb tots els serveis necessaris per a viatgers (centre de viatges, cafeteria, restaurant, botigues, venda de bitllets, etc..) per a personal (vestuaris, magatzems) i per a oficines (companyies ferroviàries, empreses d'autobusos i lloguer de vehicles). A més, l'edifici de la nova estació ha de tenir una posició urbana significativa com a porta d'entrada a la Ciutat de Figueres i el territori que l'envolta, ha de tenir unes connexions adequades amb les infraestructures viàries com són la carretera d'Olot (N-260), les Rondes Nord i Sud de Figueres, les modificacions de les nacionals II i 260, i ha de tenir possibilitats per futures ampliacions. En data 26 d'octubre de 2007 es publica al Boletín Oficial del Estado la declaració d'impacte ambiental de l'estudi informatiu de la línia Barcelona - Portbou, variant ferroviària de Figueres. En data 17 de novembre de 2007 es publica al Boletín Oficial del Estado la Resolució de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación per la que s'aprova l'expedient d'informació pública i oficial i definitivament l'estudi informatiu de la línia Barcelona - Portbou, variant ferroviària de Figueres. En aquesta resolució, que aprova el traçat denominat alternativa global 4 (formada per les alternatives 1.1 + 2 +3.2 + 4.2) amb les modificacions i prescripcions establertes a la Declaració d'impacte ambiental, es fa una relació dels canvis realitzats a l'estudi derivats de la informació pública al projecte que són els següents: canvis de traçat per a aproximar-se més al

de la línia d'alta velocitat i a l'aprovat per l'autovia A-26, així com per millorar radis, ampliació de diferents passos inferiors i construcció d'un nou pas superior sobre les dues línies fèrries, previsió de les connexions entre la línia convencional actual i la d'alta velocitat i amb el Centre Intermodal de Mercaderies del Far d'Empordà, ajust dels paràmetres i mètodes establerts a la normativa de l'Agència Catalana de l'Aigua i solucions de millora estètica i ambiental entre el camí de Puig Martí i la N-260 amb la inclusió d'una passarel·la de vianants. En aquesta resolució no es contempen modificacions sobre la proposta de l'estudi informatiu de preveure la construcció d'un PAET com a nova estació d'intercanvi modal. Durant la tardor de 2007 i primers mesos de 2008, diverses plataformes i entitats ciutadanes reclamen al Govern de la Ciutat que estudiï la viabilitat de mantenir l'estació convencional al centre, soterrada. Durant el mes d'abril de 2008, per encàrrec de l'Ajuntament de Figueres, l'empresa Enginyeria de Traçats i Estructures (INTRAESA) va redactar un informe anomenat "Informe de disposar d'una estació o dues per a la línia d'ample ibèric dintre del model ferroviari del terme municipal de Figueres", en el que s'analitzaven els canvis que es produiran en les prestacions ferroviàries a Figueres a partir de l'entrada en servei de la línia d'Alta Velocitat, i la viabilitat de compatibilitzar des dels punts de vista funcional i econòmic l'adaptació de la xarxa perquè els trens de la línia d'Alta Velocitat puguin efectuar també una parada a l'estació de Figueres centre, el soterrament d'aquesta estació i un by-pass de connexió entre la línia d'ample ibèric i la línia d'Alta Velocitat. Després d'analitzar totes les alternatives, els redactors de l'informe arriben a les següents conclusions: 1. Els trens de la línia d'Alta Velocitat que efectuïn parada a Figueres seran en la seva pràctica totalitat de caràcter regional (línia Figueres - Girona - Barcelona - Camp de Tarragona - Lleida) i és molt poc probable que s'aturin trens internacionals a l'estació de Vilafant, ja que ho faran a Girona o ja directament a Barcelona. L'única excepció seria un possible perllongament d'alguns dels trens de la línia regional fins a Perpinyà. Així, en un escenari en què l'estació de Figueres Centre fos capçalera i final de la línia d'Alta Velocitat regional, l'estació de Vilafant quedaria en desús, cosa que no és viable perquè la seva construcció és imminent. 2. Com que no s'espera que els trens internacionals de llarg recorregut



s'aturin a Figueres, si aquests es desviessin pel casc urbà de Figueres es penalitzarien els temps de recorregut, degut al major recorregut i a un traçat que obligaria a reduir la velocitat. Per aquest motiu, es considera poc viable, com a mínim a curt i mitjà termini, la construcció del *by-pass* de connexió entre xarxes, ja que suposa un cost econòmic i ambiental excessivament elevat per a l'escàs benefici que comportaria.

3. L'estació Centre és més propera a la població, però amb l'aparició de la nova línia d'Alta Velocitat coexistiran dos tipus de prestacions ferroviàries diferenciades i a l'estudi es considera que podran conviure totes dues estacions perquè la línia d'Alta Velocitat i la línia convencional tindran dos perfils d'usuari diferenciats que tindran els seus respectius criteris a l'hora d'escollir el temps que vulguin invertir en el seu trajecte, quant estaran disposats a pagar, necessitats de transbordament, mode d'accés a estació, destinació, etc. A curt i mitjà termini, la línia convencional veurà reduïdes les seves freqüències, però l'increment de població previst a llarg termini per a la ciutat de Figueres acompanyat de la tendència de la població a utilitzar amb major grau el transport públic afavorirà una major demanda i, en conseqüència, podrà afavorir un increment de l'oferta.

4. En concloure que es poden mantenir les dues estacions, es considera positiu el manteniment i soterrament de l'estació Centre, davant de la seva supressió i del trasllat de les seves circulacions a l'estació de Vilafant i la construcció d'una variant d'ample ibèric pel nord del casc urbà de Figueres entre l'estació de Vilafant i la línia de Portbou.

5. La posició perifèrica de l'estació de Vilafant (PONENT) s'ha de compensar amb una bona accessibilitat en transport públic i privat perquè se'n pugui extreure el màxim profit, tant pels viatgers de Figueres com de la seva conurbació. Una bona solució per a assegurar una bona accessibilitat amb transport públic a l'estació de Vilafant és la connexió amb l'estació centre a través del futur tren comarcal Figueres - Roses, que al seu pas pel centre urbà de Figueres podria connectar les dues estacions i funcionaria com a tramvia integrat urbanísticament amb la vialitat. Igualment, es descarta la connexió per ferrocarril convencional entre les dues estacions.

En data 5 de juny de 2008, el Ple de l'Ajuntament de Figueres, va adoptar l'acord següent: 1. L'Ajuntament de Figueres aposta pel model de desenvolupar una estació intermodal, "Estació de Ponent", amb tots els serveis

ferroviaris d'altres prestacions en amples de via europeu i ibèric, segons el criteri dels operadors. 2. L'Ajuntament de Figueres aposta també pel manteniment de l'estació del tren convencional al centre de la ciutat amb les vies soterrades, d'acord amb els estudis de què disposa i que demostrin la viabilitat de dues estacions. 3. L'Ajuntament explorarà a fons les possibilitats de fer realitat aquest model de dues estacions, d'acord amb el Govern de la Generalitat i el Govern de l'Estat." En data 20 de juny de 2008 es trasllada aquest estudi al Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, i en data 15 de juliol de 2008 es trasllada al Director General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento. En data 8 d'octubre de 2008, Registre d'entrades 20.461, s'ha rebut un informe de data 25 de setembre de 2008, enviat pel Subdirector General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, anomenat "informe de disposar d'una estació o dues estacions dintre del sistema ferroviari del sistema urbà de Figueres" en el qual es fan les següents consideracions: Primer. Es fa un resum de les propostes de l'informe INTRAESA conclouent que en aquest es proposa que: amb l'aparició de la línia d'alta velocitat coexistiran dos tipus de prestacions ferroviàries que poden conviure amb dues estacions ja que respondran a dos perfils d'usuaris diferenciats amb diferents criteris a l'hora d'escollir el tipus de servei; i en concloure que es poden mantenir les dues estacions considera més positiu el manteniment de l'estació Centre que la seva supressió i trasllat a l'estació de Vilafant. Segon. Es fa un recordatori de l'estat dels projectes redactats pel Ministeri de Fomento en el sentit que: el Ministeri de Fomento està fent les obres per a la construcció de la línia d'alta velocitat de Barcelona - Girona - Frontera Francesa que inclou la construcció d'un PAET a Vilafant; el Ministeri de Fomento ha redactat i aprovat en data 7 de novembre de 2007 (BOE de 17 de novembre de 2007) l'Estudi informatiu. "Línia Barcelona - Portbou. Variant ferroviària de Figueres", de forma coordinada amb la Generalitat de Catalunya i el propi Ajuntament de Figueres; aquest estudi informatiu planteja l'execució d'una variant per la part oest de l'actual línia des de l'estació de Vilamalla, posant-se paral·lela a la nova línia d'alta velocitat on es construirà una nova estació ferroviària en la línia convencional, situant-se al nord de la ciutat sensiblement paral·lela a la carretera N-II per a enllaçar fins a la línia actual; la construcció d'aquesta

variant implicarà l'aixecament i eliminació de les vies actuals i la solució definitiva als problemes d'integració urbana, així com la resolució dels passos a nivell existents; d'aquest estudi informatiu s'han licitat ja les obres corresponents a la primera fase que correspon a la part de la variant ferroviària des de Vilamalla a l'estació de Vilafant. Tercer. Fa un recordatori i analitza l'informe INTRAESA i conclou que existeixen els següents errors que porten a solucions incorrectes: les obres de l'estudi informatiu que ara s'estan executant (ramal de connexió línia convencional i línia d'ample europeu pel sud de Figueres) actualment al sud de Figueres són una primera part de la variant ferroviària de la línia convencional, ja que s'està construint un tram des de l'estació de Vilamalla a la nova estació de Vilafant amb dues vies electrificades d'ample mixt (sense intercanviador d'ample de via) igualment previst per la resta de la via des de Girona a Vilamalla; el nou traçat de la línia convencional s'ha dissenyat pel mateix corredor que la línia d'alta velocitat amb l'objectiu d'evitar impactes sobre el medi urbà i millorar la connexió entre el diferent modes de transport i de les relacions entre ells; així es pot construir una estació compartida i que permet la connexió entre les línies i alliberar el traçat actual eliminant l'efecte barrera; el manteniment de la línia convencional pel centre de la ciutat soterrat, a més de les dificultats tècniques i dels elevats costos, elimina la possibilitat de la connexió directe entre els dos serveis; la coexistència de dos tipus de serveis amb dos tipus d'usuaris diferenciats amb el traçat aprovat pel Ministeri de Fomento es segueix mantenint ja que seguiran coexistent, però amb un ràpid intercanvi entre ambdues en estar a la mateixa ubicació. El manteniment de dues estacions però amb l'actual soterrada té els següents inconvenients: dificultats d'executar les obres de soterrament mantenint el servei que només es podran evitar fent variants i desviaments per mantenir el servei. Aquests sobre costos són molt grans i a l'informe no se'n fa referència, cosa que fa que les conclusions siguin parcials i poc consistents; el soterrament implica un volum d'obres i inversions molt superior a la segona fase de la variant aprovada; per a portar-la a terme caldria un nou Estudi informatiu i una nova Declaració d'impacte ambiental, la tramitació de la qual allargaria en el temps la possibilitat de construcció de la nova variant, ja que l'actual ja té Estudi informatiu i declaració d'impacte ambiental aprovats. Quart. Extreu com a conclusió

que la proposta continguda en l'informe elaborat per l'empresa INTRAESA de manteniment de l'actual estació ferroviària soterrant el passadís ferroviari, no pot ser considerada per les següent raons: impedeix la intermodalitat dels tràfics de la línia d'ample ibèric amb la d'alta velocitat; suposa un cost desproporcionat davant de l'alternativa de variant aprovada en l'Estudi informatiu; i requereix un nou procés de redacció d'Estudi informatiu i Declaració d'impacte ambiental que dilata excessivament en el temps la solució de la problemàtica actual. Vist l'informe del Ministerio de Fomento de data 25 de setembre de 2008, sobre el document "informe de disposar d'una estació o dues estacions dintre del sistema ferroviari del sistema urbà de Figueres", el qual conclou que "la proposta continguda en l'informe elaborat per l'empresa INTRAESA de manteniment de l'actual estació ferroviària soterrant el passadís ferroviari, no pot ser considerada per les següent raons: impedeix la intermodalitat dels tràfics de la línia d'ample ibèric amb la d'alta velocitat; suposa un cost desproporcionat davant de l'alternativa de variant aprovada en l'Estudi informatiu; i requereix un nou procés de redacció d'Estudi informatiu i Declaració d'impacte ambiental que dilata excessivament en el temps la solució de la problemàtica actual". En paral·lel, en data 31 de juliol de 2008 s'ha publicat al diari Oficial de la Generalitat de Catalunya l'anunci d'obertura del període d'informació pública de l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental "accés ferroviari al Logis-Empordà a Vilamalla". Aquest estudi suposa la creació d'una nova plataforma ferroviària intermodal amb una platja de vies d'ample mixt, que facilitarà la gestió i el transport de les mercaderies, tant mitjançant la línia de tren convencional, com la d'alta velocitat. Per tot això exposat, aquesta Alcaldia Presidència proposa que s'adoptin els següents acords: 1. Assumir el model plantejat pel Ministerio de Fomento de desenvolupar una única estació d'intercanvi modal, "Estació de Ponent" amb tots els serveis ferroviaris d'alta velocitat i convencionals en amples de via europeu i ibèric. 2. El Govern de la Ciutat treballarà per fer possible el model establert pel Ministeri de Fomento de concentrar els serveis ferroviaris en una única estació d'intercanvi modal, "Estació de Ponent", sempre que es garanteixin les següents condicions: a) L'estació haurà disposar de totes les prestacions ferroviàries pròpies per esdevenir la porta d'entrada nord a la península ibèrica i a

la Costa brava. En especial caldrà que disposi d'andanes suficients en cadascuna de les dues infraestructures de vies d'amples europeu i ibèric, amb tots els elements tècnics adequats, connectades entre si i amb la resta de sistemes de transport. b) L'estació haurà de disposar dels espais suficients i correctament dimensionats per garantir un intercanvi modal adequat entre els diferents serveis ferroviaris i la resta de sistemes de transports, com són els autobusos urbans i interurbans, els autocars, els taxis, el lloguer d'automòbils, les bicicletes, aparcament de vehicles, i en especial l'accés confortable per a vianants. c) L'estació haurà de disposar de les connexions viàries adequades amb l'autopista AP-7, amb les modificacions de les nacionals II i 260, amb la carretera d'Olot (N-260), les Rondes Nord i Sud de Figueres, i amb la resta de vialitat local i comarcal sense que aquestes incideixin negativament amb la mobilitat urbana dels municipis de l'entorn. d) L'estació haurà de disposar dels espais suficients i correctament dimensionats per garantir que els usuaris dels diferents modes de transport podran ser atesos adequadament en una estació amb tots els serveis necessaris per a viatgers (centre de viatges, cafeteria, restaurant, tendes, venda de bitllets, etc..) per a personal (vestuaris, magatzems) i per a oficines (companyies ferroviàries, empreses d'autobusos i lloguer de vehicles). e) L'estació ha de tenir una posició urbana significativa com a porta d'entrada a la ciutat de Figueres i el territori que l'envolta i es dissenyarà amb una arquitectura d'alta qualitat amb tots els avanços en matèria de sostenibilitat en la construcció i les instal·lacions i incorporarà les millors solucions tècniques en la eficiència energètica i la generació d'energies renovables. f) El traçat de la ronda nord ferroviària es realitzarà atenent a les millors solucions constructives per a reduir l'impacte ambiental sobre el territori i mantenir els valors del paisatge característics del nord del terme municipal. g) El desmantellament de les actuals infraestructures ferroviàries del centre de la ciutat haurà de comportar que es reordenin urbanísticament els entorns de l'actual estació de Ferrocarril de la ciutat Figueres i es desenvolupi una nova àrea de centralitat urbana d'alta qualitat amb un nivell de dotacions públiques important (vialitat, espais lliures i equipaments) i una adequada barreja d'usos residencials, terciaris, comercials i productius nets. Aquesta transformació urbanística haurà de garantir una millora de la

mobilitat i la diversificació de recorreguts entre la part est i oest de la ciutat. En aquest sentit la nova vialitat proposada connectarà i donarà continuïtat als carrers Itàlia, Progrés, Far de l'Empordà, Passeig del Cementiri, Riumors, Creu de la Ma, Roca i Bros, Talc i Sitja completant i connectant tots els carrers i espais que actualment estan situats als dos costats de les vies restituint la rasant natural del terreny de la ronda sud. Els terrenys sobrers de les actuals infraestructures al nord i sud del centre de la ciutat seran cedits a l'Ajuntament de Figueres perquè siguin transformats en un passeig que la connecti amb els espais periurbans del terme municipal.

3. Sol·licitar al Ministeri de Fomento que acceleri l'execució de les obres necessàries per a garantir l'accessibilitat a l'entorn de la futura Estació de Ponent que es concretarà en: a) La construcció de l'autovia A-2, amb un traçat situat més a l'est evitant les afectacions a les indústries existents, que permeti situar enllaços amb la carretera N-II, amb la carretera N-260, amb la carretera NIIa, incorporant una nova connexió directa amb la nova Estació de Ponent. b) La reordenació de la sortida nord de l'autopista Ap-7, completant els dos enllaços que falten per a garantir els quatre moviments (entrades i sortides nord i sud), que permeti una connexió directa amb la nova autovia A-2 i amb la carretera N-IIa. c) La millora de la carretera N-260 amb els enllaços necessaris per a completar la ronda nord territorial del sistema urbà de Figueres.

4. Sol·licitar al Govern de la Generalitat de Catalunya que assumeixi les obres necessàries per a garantir l'accessibilitat de la futura Estació de Ponent que es concretarà en: a) La construcció de les Rondes Nord i Sud de Figueres que han de connectar la futura estació amb la carretera d'Olot, la carretera de Llers, la carretera N-IIa, la carretera C-252 de Figueres a Vilabertran i la carretera N-260 de Figueres a Portbou, incloent-hi la construcció del túnel per sota del Castell de Sant Ferran de connexió entre la carretera de Llers i la carretera N-IIa. b) La construcció del perllongament de la carretera C-31, de Palafrugell a Vilamalla, fins a connectar-la amb la nova Estació de Ponent seguint la proposta del PDUSUF aprovat inicialment amb les millores que se'n derivin de la informació pública. c) Recolzar la reurbanització dels vials necessaris per fer possible la connectivitat entre la nova Estació de Ponent i el centre urbà de la ciutat de Figueres per garantir i facilitar l'accés als serveis ferroviaris dels vianants, del

transport públic i privat, i de les bicicletes (carrers Avinyonet, Mestre Falla i Anicet de Pagès). 5. Sol·licitar al Govern de la Generalitat de Catalunya que assumeixi el compromís d'implantar un nou servei ferroviari del tipus tren lleuger entre les ciutats de Figueres i Roses aprofitant parcialment el traçat nord de les actuals infraestructures ferroviàries que quedaran en desús i fomentar de forma important el servei de tren convencional/rodalies ja existent, augmentant les freqüències fins a un tren cada mitja hora en la franja horària de 6 a 24 hores. 6. Sol·licitar al Govern de la Generalitat de Catalunya que s'impliqui decisivament en la transformació de les actuals infraestructures ferroviàries del centre de la ciutat que hauran d'esdevenir una nova àrea de centralitat urbana d'alta qualitat amb un nivell de dotacions públiques important (vialitat, espais lliures i equipaments) i una adequada barreja d'usos residencials, terciaris, comercials i productius nets. 7. Sol·licitar al Govern de la Generalitat de Catalunya que obri un procés participatiu amb les administracions locals i altres ens afectats en el procés de definició i disseny d'un projecte de la importància estratègica que té el Centre Intermodal del Far d'Empordà i Vilamalla. 8. Autoritzar l'Alcaldia Presidència perquè realitzi tants actes i gestions com calguin per a l'execució dels acords anteriors." Prosegueix amb l'ús de la paraula el senyor Casellas Borrell que diu que respecte de la proposta que acaba de llegir hi ha unes esmenes que haurien de ser conegudes per tots, ja que es contenen en un full que s'ha repartit a tots els membres de l'Ajuntament.

Seguidament, intervé el senyor Ollé Sangenis que diu que amb tot el respecte a les 6 intervencions que han precedit i entenent que d'alguna manera representen la ciutadania, el teixit empresarial i el teixit associatiu, intentarà amb poques paraules fer una mica el dibuix dels passos que els han portat a l'acte d'avui; que quan es comença a parlar de la línia del tren de gran velocitat Convergència i Unió defensa primordialment tres qüestions com són la ubicació d'una única estació a llevant de la ciutat, l'eliminació de les línies del tren convencional i potenciar el centre El Far-Vilamalla amb connexió ferroviària com un component que d'alguna manera crea riquesa a l'entorn; que a finals de l'any 2001 es va aprovar l'expedient d'informació pública i també el tram de la línia del tren d'alta velocitat entre Barcelona i la Frontera francesa; que passen dos anys i al

novembre de 2003 l'Ajuntament rep una memòria d'impacte ambiental on es planteja per primer cop modificar el traçat ferroviari i preveu una PAET a ponent on compartirien serveis els trens convencionals i el tren d'alta velocitat; que al desembre de 2006 es va rebre l'estudi informatiu de la variant de la línia convencional i es van plantejar diverses al·legacions i una bateria de propostes quant a millores per a la mobilitat, la modificació del traçat i per a ajustar-lo a connexions amb les xarxes de carreteres; que el senyor Miquel s'ha referit a que per part de la Cambra de Comerç en aquell moment va presentar les seves al·legacions i també va fer una aposta clara per la ubicació a l'est de la ciutat de l'estació i per potenciar El Far-Vilamalla; que en les últimes eleccions municipals el grup municipal de Convergència i Unió va afrontar amb realisme la situació i va acceptar la proposta de Foment amb el convenciment que no es podia perdre l'oportunitat que Figueres tingués una estació de tren d'alta velocitat; que insten la supressió del pas a nivell del tren convencional pel centre per poder alliberar espais que puguin potenciar el creixement de la ciutat i la millora urbana en aquell sector; que amb Convergència i Unió al govern són conscients de la demanda de la ciutadania i s'encarrega l'informe a INTRAESA; que en el ple celebrat el passat 5 de juny tots els grups municipals van adoptar l'acord de fer trasllat d'aquest informe al conseller de política territorial de la Generalitat de Catalunya i al director general de ferrocarrils del Ministeri de Foment, però que la recepció de la resposta a aquest informe per part de Foment conclou molt clarament que no poden considerar el manteniment de dues estacions amb el soterrament de l'actual; que no ho poden considerar pels quatre motius següents: 1. Impedeix la intermodalitat entre els dos amples de la via. 2. Suposa un cost desproporcionat en comparació a la variant aprovada. 3. Crea problemes de trànsit en els períodes d'obres i 4. Requereix nous estudis informatius i ambientals, ajornant la solució al problema actual; que, davant d'aquesta situació i atesa la realitat manifesta, el grup municipal de Convergència i Unió creu i veu necessari i convenient assumir el model plantejat pel Ministeri de Foment, però amb les exigències que es portin a terme un seguit de condicions en relació a les prestacions de la nova estació; que es facin connexions amb l'AP-7, modificacions del traçat de l'N-II, de l'N-260, rondes i



autobusos i que volen una garantia de la reordenació de l'espai urbà després de l'eliminació de l'actual via.

A continuació, fa ús de la paraula la Presidència que demana als presents a la sala de plens que siguin respectuosos amb les intervencions.

Seguidament, torna a intervenir el senyor Ollé Sangenis que diu que és per tot això que el grup municipal de Convergència i Unió està d'acord amb la proposta d'alcaldia llegida pel tinent d'alcalde fa uns moments; que sol·licitaran al govern de la Generalitat i a Foment que duguin a terme tot aquell seguit de propostes que el senyor tinent d'alcalde ha esmentat; que creuen, en definitiva, que si no s'ajunten les dues estacions no faran la del tren d'alta velocitat i que recorda les propostes del senyor Gironella que ha dit que el millor seria que això fós una decisió unitaria i no tan segmentada com està i que cal preguntar-se si estan decidits a abandonar el progrés.

A continuació, torna a fer ús de la paraula la Presidència que diu que recorda a les persones que es troben a la sala que estan en un plenari i que no es vol veure obligat a desallotjar-los.

---Durant la intervenció del senyor Ollé Sangenis, a les setze hores i trenta-sis minuts, prèviament autoritzar per la Presidència, s'absenta de la sessió el senyor Richard Elelman que es reincorpora a la sessió a les setze hores i trenta-vuit minuts durant la mateixa intervenció.

Seguidament, intervé el el senyor Canet Coma que diu que intentaran ser correctes perquè no perilli la seva presència a la sala; que tenen unes quantes preguntes i reflexions; que el senyor Ollé està molt equivocadament si creu que està en possessió de la veritat absoluta i que si el que ell entén per progrés ho han d'entendre tots; que hi ha moltes visions de progrés i que segurament la de Convergència, la del senyor Ollé, la d'Esquerra i potser la de molta gent no es coneix; que Esquerra Republicana presentarà una moció a la proposta presentada pel govern; que respecte allò que algú ha denominat com a carta als reis del govern municipal ha sentit la paraula exigir; que cal preguntar-se què volen exigir si davant la primera negativa de Fomento a un acord unitari pleguen veles i demanen que s'accepti el que és una claudicació; que cal preguntar-se que com poden demanar unitat; que vol afegir que si Fomento fa el cas que fa a dos

estudis que demostraven la viabilitat i que es demanava en un ple del 5 de juny que el govern haurà d'explicar com es concretarà la llarga llista d'exigència que s'ha posat a la proposta; que també es pot afegir la piscina descoberta a veure si també es fa; que la unitat i la coherència s'han de demostrar; que el dia 5 de juny tots els regidors van aprovar una cosa; que no és tan difícil defensar això fins al final; que a la primera embranzida no es pot pensar que es té por i que es quedaran sense rés; que ara només es té un PAET a Vilafant i l'amenaça real que per fer el tram nord s'hauran d'alliberar uns terrenys de RENFE i prendre una decisió urbanística; que hauran de tornar a discutir sobre aquest assumpte; que avui no es tanca el tema; que sense els diners d'aquells terrenys alliberats o que permetin plusvàlues la variant nord serà molt difícil; que Fomento ha dit no, però tampoc ha dit sí a la variant nord en proves; que alguns dels que han intervingut ha dit que Fomento tenia els recursos i les competències; que discrepen absolutament; que sí que té les competències per fer el que està fent; que ho necessita perquè ha de fer arribar els trens, ja que el contracte amb Tpferrero l'obliga; que això no ho discuteixen; que ho està fent i estarà acabat més o menys aviat; que la variant no està en discussió, però que és una variant per fer arribar el tren de gran velocitat per la via del convencional en el PAET de Vilafant; que això no va lligat amb treure les vies del centre de la ciutat; que és cert que Fomento té aquestes competències, però que els recursos hauran de sortir d'un altre lloc; que creu que l'operació urbanística que caldrà endegar en els terrenys on hi ha l'actual estació, en el supòsit que es faci el que en diuen estació de Vilafant, portarà un debat urbanístic seriós i d'allà sortiran els diners; que no sap qui se n'aprofitarà, però que creu que Fomento, fins i tot, diu a l'informe que els diners sortiran d'allà; que cal anar amb compte perquè Fomento té competències, però que els recursos els haurà de generar una decisió urbanística del plenari de Figueres; que cal dir les coses pel seu nom; que cal preguntar-se si no hagués estat senzill fer un full de ruta elemental propi de països almenys tan civilitzats com aquest; que en un procés de debat cadascú expressa la seva opinió, favorable o contrària, ho argumenta i després es fa una consulta popular; que els regidors saben que jurídicament no estan obligats a fer cas, però que políticament vincula la decisió de la ciutadania; que es podrien estalviar intervencions que han sentit avui; que

evidentment de cada intervenció se'n pot dir que només representa un grup de poques persones i no els votants; que els que han intervingut potser es representen a si mateixos i no a l'associació; que no ho sap; que en qualsevol cas segur que no hi hauria cap tipus de trampa organitzant una bona consulta popular i que tots es comprometessin a assumir els resultats; que això és el que caldria; que abans que algú del govern digui que això no és competència municipal argumentarà, d'entrada, per acabar la justificació del full de ruta del seu grup, és a dir, debat i consulta popular; que després no hi poden haver excuses d'entitats, sinó que tots els ciutadans es puguin pronunciar; que sempre es diu que aquestes consultes no són possibles si no afecten a competències municipals; que creu que ha demostrat que els afectarà i molt urbanísticament; que, per tant, aquest plenari prendrà decisions urbanístiques; que acaba amb un exemple que malauradament serà una metàfora del que hauria pogut ser i que probablement no serà perquè es votarà que no a la proposta d'Esquerra Republicana; que vol manifestar públicament la seva admiració i la del seu grup per l'ajuntament d'Almuñécar (Granada) i el seu equip de govern perquè aquest ajuntament, davant la necessitat de fer un pla general urbanístic, va voler consultar els seus ciutadans; que van fer el tràmit i ho van demanar a la Junta de Andalusia; que la Junta de Andalusia els va dir que no procedia, però que ells no van callar i ho van portar al consell de ministres; que, tot i que, la resposta també va ser "no procede" no es van aturar i van tirar endavant; que van anar al Suprem i fa quatre dies els ha donat la raó i faran la consulta popular i que lamenta que aquí no es faci.

A continuació, fa ús de la paraula la senyora Mata Solsona que diu que presenta una esmena al text de la qual diu el següent: "En Joan Antoni Bertran, en Xavier Besora, en Francesc Canet, l'Olga Carbonell, la Mireia Mata i en Miquel Solé, regidors del grup municipal d'ERC a l'Ajuntament de Figueres, presenten, per tal que sigui sotmesa a la consideració del Ple i aprovada, si s'escau, la següent: Esmena de substitució (a la proposta del govern municipal). Exposició de motius: 1.- El plenari del dia 5 de juny de 2008, va aprovar per unanimitat la següent moció: "L'Ajuntament de Figueres aposta pel model que desenvolupa una estació intermodal, Estació de Ponent, amb tots els serveis ferroviaris d'altres prestacions en amples de via europeu i ibèric, segons el criteri dels operadors.

L'Ajuntament de Figueres aposta, també, pel manteniment de l'estació del tren convencional al centre de la ciutat amb les vies soterrades, d'acord amb els estudis de què disposa i que demostren la viabilitat de dues estacions. L'Ajuntament de Figueres explorarà a fons les possibilitats de fer realitat aquest model de dues estacions, d'acord amb el Govern de la Generalitat i el Govern de l'Estat". 2.- El Ministeri de Fomento ha comunicat que no accepta el model per una sèrie de raons, molt discutibles tècnicament i financerament. Unes raons que responen a una defensa dels seus interessos (derivats d'un contracte molt exigent en la concessió de la construcció del tram denominat internacional), però que no atenen a les necessitats de la ciutat i la comarca, tal i com han expressat un nombre molt important de ciutadans de Figueres amb dret a vot (En concret, 6.349 signatures han avalat el manteniment de l'estació al centre, amb les vies soterrades). 3.- Fins ara, ningú, des de l'àmbit tècnic, no ha defensat l'oportunitat de treure les vies i l'estació d'allà on són. En les recents jornades sobre mobilitat (11 i 12 d'octubre passats), experts de reconegut prestigi, com ara Ricard Riol (president de l'Associació per a la Defensa del Transport Públic) i Manuel Herce (expert en mobilitat de la Universitat Politècnica de Catalunya i redactor del pla de mobilitat de Figueres), s'han manifestat amb contundència contraris al trasllat de l'estació a Vilafant. 4.- La participació ciutadana en la presa de decisions és un dels pilars de la democràcia. Els partits representants en aquest consistori n'han fet sovint bandera, per la qual cosa seria un magnífic exemple de coherència que es donés la paraula als ciutadans i s'assumís el compromís de respectar la seva voluntat. Per a tot això, el grup municipal d'ERC de l'Ajuntament de Figueres, proposa al ple que s'adoptin els següents acords: 1.- L'Ajuntament de Figueres durà a terme una consulta popular, com a culminació d'un procés de debat participatiu, en el termini de tres mesos, per a conèixer el posicionament de la ciutadania en relació a: a.- El model ferroviari que proposa el Ministeri de Fomento. b.- El manteniment de l'estació del tren convencional al centre de la ciutat amb soterrament de les vies. 2.- L'Ajuntament de Figueres es compromet a defensar els resultats derivats de la consulta oposant-se, si calgués, a les imposicions d'altres administracions."

Seguidament, intervé el senyor Casellas Borrell que procedeix a la lectura de la intervenció següent: "Gràcies

senyor alcalde, els socialistes volem mirar de fer, no sé si me'n sortiré, una intervenció constructiva, una intervenció que voldríem que fos d'acord i consens, però sobretot allunyada de posicions polítiques que no ens afavoreixen en res. Ens referim a debats més o menys tàctics, en clau de partit, el que hem de fer és aconseguir la millor connexió possible amb Europa i amb Espanya. No podem amagar que el model que el govern avui proposa amb l'acord de les administracions estatal i catalana ens complau, és el model que hem defensat i el que creiem més encertat per al futur de la ciutat. Tal i com es posa de manifest a la part expositiva de la proposta del govern, ha passat temps des que a principis del 2001 es van començar a realitzar els primers moviments per a aconseguir que el TGV parés a la nostra ciutat. Ha plogut molt des de llavors, aigua, tinta i saliva. L'opció que des del govern proposem: una única estació intermodal a ponent amb tots els serveis d'ample europeu i ibèric, que s'adiu amb la moció que es va aprovar al ple sobre aquest tema, en la que dèiem: un cop assegurada l'estació intermodal de ponent no tenim inconvenient a anar a preguntar per la possibilitat de mantenir una estació de rodalies on hi ha l'actual. Ho fèiem, "els socialistes", admetent que no és una solució que ens agradi, implicava trinxera potent i el manteniment de la via en gran part de la ciutat, però és evident que les signatures pesaven i pesen molt. En aquell context es va elaborar l'informe d'Intraesa que ha estat desestimat per Fomento, al nostre parer encertadament. Els socialistes considerem que hem complert amb el que els ciutadans ens demanaven i amb la nostra paraula, considerem que hem mantingut la coherència: una vegada assegurada l'estació intermodal amb els dos amples i la variant nord hem anat a preguntar i un cop tenim la resposta ens corre pressa per a posar fil a l'agulla, considerem que hem perdut massa temps, considerem que hem de signar d'immediat el conveni amb totes les administracions implicades (això sí, amb les màximes contraprestacions per a la ciutat) per tal de poder construir ben de pressa l'Estació de Ponent i el nostre futur; de fet considerem que ja ho hauríem d'haver fet. Des del ministeri ens urgeixen a fer la nostra feina, doncs no perdem el temps que acabarem veient passar el tren de lluny i això no ens ho podem permetre. Ara bé, no col·laborarem ni un sol dia a fer que, de nou, el debat s'allargui de manera estèril, col·laborarem a parlar i acordar amb qui convingui tenir una estació de primera. Ara

estem en un moment clau. És el moment de decidir com serà la nova estació. És el moment de concentrar els esforços en aconseguir que sigui una estació de primera. Amb AVES, trens convencionals de Renfe, trens regionals d'alta velocitat, una bona estació d'autobusos, àmplies zones d'aparcament, zones per al lloguer de vehicles a turistes i tot el que fa falta per a garantir que Figueres i l'Empordà continuïn essent un gran pol d'atracció per viatgers i turistes. Cal treballar per a fer realitat les paraules dels responsables de l'Estat i de la Generalitat que ens han assegurat que el que hem de fer és donar-nos pressa i preparar el conveni. Ja al 2007 vam presentar al·legacions i vam demanar la gran estació, sé positivament que serà aquella, però cal que tots ens hi arremanguem per a fer-ho realitat, el nostre futur s'ho val, és d'això del que hem de discutir, hem de consensuar la millor estació, però ens hem de desmarcar de tàctiques frontistes, emmascarades per plantejaments que no ens portaran enlloc. No fem trampes amb les paraules. Molts intenten centrar el debat al voltant la següent pregunta: Volem l'estació al centre o a Vilafant? Aquesta no és la realitat. D'altra banda, sense entrar a polemitzar perquè al llarg del temps ja ho hem fet abastament, la distància de l'estació al centre de la ciutat no és tan llunyana com alguns manifesten i menys de mercats o centres comercials i, en qualsevol cas, és obligació de l'administració que representem ocupar-se que el transport públic pugui cobrir les distàncies de forma satisfactòria, i ocupar-nos dels accessos. El cas però és que els socialistes pensem que aquest debat ja no pertoca perquè les decisions ja són preses, només cal que les assumim i signem els convenis que ho possibilitin. Som conscients que l'Estació del TGV només es sustenta per la intermodalitat, som conscients que serem la ciutat més petita de Catalunya amb TGV, no podem deixar passar una oportunitat com aquesta en la qual gràcies a la intermodalitat entre les rodalies, els busos, el TGV i els trens regionals d'alta velocitat qualsevol persona de qualsevol municipi on hi ha rodalies podrà agafar el TGV i anar a qualsevol punt d'Europa o d'Espanya o podrà agafar un regional ràpid i plantar-se a Barcelona amb poca estona. Aquesta realitat, la que ens proposa el ministeri, la que sempre hem defensat i que avui el govern assumeix, permetrà als nostres fills escollir entre un ampli ventall de destinacions per a la seva formació, el seu lleure o el seu treball, permetrà que qualsevol ciutadà d'Europa o d'Espanya

pugui venir a visitar-nos o permetrà que els nostres comerciants i empresaris estiguin situats al cor dels negocis siguin on siguin en poca estona. Sobretot, però, la intermodalitat permetrà que no ha hagi ciutadans de primera i de segona, no entenem perquè volem condemnar la gent de la nostra comarca a haver d'anar en rodalies fins a Girona per anar per exemple a agafar un tren ràpid fins a Lleida o a Barcelona, això sense entrar en per què ha d'anar a agafar el TGV a Girona. Pensem, doncs, que el tren social és el que permet a un major nombre de persones escollir la seva opció, qui agafi un rodalies des de Llança per anar a Girona, a Flaça o fins i tot a Barcelona poc l'afecta la situació de l'estació. En definitiva, és ben cert que la tesi que avui es sotmet a consideració d'aquesta sessió plenària sempre ha estat la nostra, però no és menys cert que ho fem amb convicció d'estar fent el millor per la ciutat, amb convicció de la urgència de l'actuació i sobretot amb bona voluntat després d'haver donat compliment als acords presos al darrer ple. Des de la nostra posició al govern serem lleials més que mai a la ciutat i utilitzarem tots els mecanismes al nostre abast, tant a Madrid com a Barcelona, per a fer el millor per als ciutadans i posar les bases per al futur. Des d'aquí reitero l'ofertament de consens en dissenyar el demà amb les eines que tenim en aquest moment, ho dic sense acritud, intentant comprendre tothom, fins i tot, les actuacions de caire únicament polític d'altra banda ben legítimes, però segur que només hi ha un camí i que el que cal és completar-lo plegats!."

A continuació, fa ús de la paraula el senyor Casas Luís que diu que amb tot el que han viscut en aquests moments creuen que queda provat que les coses no s'han portat bé i que ha faltat la participació ciutadana correctament; que hi ha dues postures; que de nou l'actuació de l'equip de govern ha aconseguit que dos grups que políticament són antagònics es posin d'acord i pensin el mateix; que recolzen pràcticament la totalitat de la intervenció del senyor Solé o la senyora Mata potser perquè el sentit de ciutat dels populars coincideix més en aquests moments amb voler servir la ciutat i la població que no pas amb criteris polítics; que com bé ha dit la representant de Comerç Figueres guanyaran, però que no convenceran; que tots saben que per la numèrica del ple la proposta presentada per l'alcalde serà aprovada malauradament perquè perdran l'oportunitat de recollir l'opinió de molta gent de Figueres i d'analitzar el tema

d'una manera més acurada; que el grup popular des d'un bon començament va dir que no hi estava d'acord; que estan d'acord que el tren d'alta velocitat passi per ponent perquè és un projecte que va presentar el Partit Popular quan estava al govern; que en aquells moments ja no es preveia la variant del tren convencional, ja que va ser amb el govern socialista quan es va començar sobre aquest tema; que consideren que treure l'estació del centre de Figueres és un gran error; que després de més de 100 anys Figueres deixarà de tenir una estació; que creuen que els dos perfils d'usuaris són ben diferenciats; que el perfil d'usuari del tren convencional és el perfil del ciutadà habitual que fa servir el tren com a mitjà de transport que encara està a l'abast de tothom; que el fet d'haver-se de desplaçar a ponent o a un altre terme municipal ja implica més temps, més despeses o fer servir mitjans propis per anar fins allà; que es temen que el nou projecte faci revifar el famós expedient de l'avinguda de la nova estació que tanta polèmica va portar i que recolzaran la moció d'Esquerra Republicana i no la proposta de l'alcaldia.

Seguidament, intervé el senyor Richard Elelman que diu que el tren de gran velocitat ha estat el major desastre que mai s'ha vist a l'Empordà; que està destrossant l'entorn; que ja ha deixat cicatrius importants al territori; que Iniciativa Catalunya-Els Verds va ser l'únic partit que no volia el tren de gran velocitat a l'Empordà; que fa 8 anys, Neus Fàbregas va fer un gran discurs contra el tren de gran velocitat, contra una infraestructura que gastaria el 95% de les inversions en els ferrocarrils; que Esquerra Republicana de Catalunya va dir que el tren de gran velocitat era necessari; que ja el tenen i que felicitats; que no està gens content del que avui ha de dir; que no li fa cap plaer haver d'acceptar una situació que li fa fàstic, però que també té la responsabilitat de dir la veritat i la veritat és la situació en què estan; que seria molt fàcil dir que es fes la consulta popular i així guanyar els aplaudiments d'alguns i poder dormir bé; que de veritat no hi guanyaran res; que democràcia es quan la gent parla, debat, es fa una votació i llavors es pren una decisió que després es pot implementar; que sempre ha estat el gran defensor de la consulta popular a la ciutat; que ho ha estat molt més que el senyor Solé que en un debat sobre l'avinguda nova estació organitzat per Iniciativa Catalunya-Els Verds va dir públicament que les consultes populars no són una bona idea perquè a vegades no



surt el que es vol; que vol una consulta popular, però que no només sigui de cara a la galeria, ja que llavors al cap de tres mesos es tornarà a tenir la mateixa conversa; que no hi ha res a fer; que ja s'ha pres una decisió en un altre lloc; que la societat de Figueres ha comès uns errors molt bàsics des de fa molts anys; que aquest debat s'hauria d'haver produït fa 6, 7 o 8 anys i que s'està produint ara que el tren de gran velocitat ja està construït per aquí; que no és culpa d'aquest govern que s'estigui en aquesta situació; que no és culpa d'Iniciativa Catalunya-Els Verds, però que es té aquesta situació; que es té l'obligació de donar compte, deixar de ser populista i de fer servir la demagògia i començar a treballar amb el que es té; que després de reconèixer la poca força que tenen ara vol parlar de la situació actual; que sempre ha defensat l'estació al centre de la ciutat, però que si no es pot doncs no es pot; que té l'obligació de, en lloc d'intentar ser l'home, no només més guapo, sinó més popular d'avui, la de ser l'home més guapo i més honest d'avui; que si no hi ha cap alternativa s'ha de treballar; que la discussió no hauria de ser on és l'estació, sinó què es fa amb aquesta estació; que han de garantir dues coses que des del govern estan treballant conjuntament amb els convergents i amb els socialistes de manera dialogant i positiva com és demanar que hi hagi un servei de ferrocarril de rodalies perquè el tren de gran velocitat no l'importa; que sí que vol veure un servei de rodalies que connecti Figueres de veritat des de les 6 del matí fins a les 12 de la nit cada mitja hora; que vol que una estació, sigui on sigui, sigui una estació de tren i no només un lloc on hi hagi embussos de trànsit; que tenen l'obligació des d'aquest moment de treballar per un sistema de mobilitat sostenible; que vol parlar amb el senyor Solé del que és sostenible; que apareix a l'acta de la penúltima reunió de FISERSA quan van fer l'ampliació de capital per a un electroautobús on el senyor Solé va dir que els sobraven autobusos i que per què en volien un altre; que cal preguntar al senyor Solé si li sembla que això és mobilitat sostenible o si vol cotxes per tot arreu o si es comencen a fer accions de veritat; que un autobús elèctric sol és anar cara a la galeria; que això no es pot permetre; que aquest autobús és la clau, juntament amb altres ciutats amb qui es té un acord, per anar a la Comissió europea i rebre els fons per a poder augmentar la flota tres vegades; que serà llavors d'aquí a deu anys que es tindrà una flota de mobilitat sostenible; que llavors tindran la

mobilitat sostenible en el transport públic per a arribar a una nova estació, l'espai per a crear les zones ciclistes, l'espai per als vianants i després tindran la possibilitat de garantir una altra cosa que des d'Iniciativa Catalunya-Els Verds estan exigint des del principi com és que, sigui on sigui l'estació, la gent deixi d'utilitzar el cotxe; que és una fal·làcia dir que la gent va a peu a l'estació; que hi van en cotxe; que no es pot permetre tenir una ciutat on domina el cotxe; que fa falta treballar en contra del cotxe; que l'única manera de fer-ho és començar amb l'adquisició d'un autobús elèctric, després un altre i un altre des de la ciutat cap a l'estació i des de l'estació cap a la ciutat; que és per això que Iniciativa està treballant amb aquest govern; que es parlava de la situació de l'estació en relació a la ciutat; que la senyora Mireia Mata ha parlat del senyor Riol que és president de l'Associació per a la defensa del transport públic; que és una persona al que respecta molt; que és una de les persones que va convidar a parlar en l'última conferència a Figueres sobre mobilitat sostenible; que també té molt respecte per la gent de Salvem l'Empordà i la seva opinió; que una de les publicacions més interessants que hi ha sobre la mobilitat sostenible és la revista editada per l'associació de Ricard Riol que parla sobre la ciutat de Freiburg; que va tenir ocasió d'estar-hi la setmana passada; que és una ciutat de 210.000 habitants; que està considerada la ciutat més avançada ecològicament d'Europa; que està considerada un gran exemple d'una estació i que la distància mitjana entre aquesta estació i les residències dels seus ciutadans és de 2,8 quilòmetres; que la resposta d'aquesta ciutat és que tenen un sistema de mobilitat sostenible; que els cotxes no s'acosten ni a 1.000 metres del centre de la ciutat; que des d'Iniciativa lluitaran sempre per això i que creuen que aquesta és la ciutat possible d'aquí a 12 anys, però que ho han de fer de manera coherent i honesta.

A continuació, fa ús de la paraula la Presidència que demana que se serenin els ànims i que es pugui continuar produint el debat tranquilament i racionalment; que es un debat molt important en què estan sortint arguments que són prou importants per a ser considerats; que demana a tothom que es sereni i que es permeti als electes dur a terme les seves intervencions i que puguin exposar els seus arguments.

Seguidament, torna a intervenir el senyor Richard Elelman que diu que ara no es poden permetre el luxe de caure a la trampa de la demagògia o el populisme; que no ha estat

una decisió fàcil de prendre; que han passat una setmana molt llarga considerant tots els aspectes, però que creuen que a Figueres és possible en el futur una ciutat amb una mobilitat sostenible i amb una única estació, tot i que, no va ser la seva primera opció; que sent molt que no hagin estat capaços d'haver pogut intervenir més a Madrid; que potser el senyor Canet que va a fer un màster a Madrid ha suspès el curs, ja que ha tornat a fer un altre curs; que potser el senyor Canet hauria pogut fer més feina a Madrid; que vol demanar una mica de coherència per part de tots i que entén perfectament les queixes de Salvem l'Empordà i els comentaris de quasi totes les persones que han parlat avui, però que han de deixar la hipocresia i han de ser una mica honestos i a veure si, per una vegada, es pot tancar un tema i treballar per a la ciutat de Figueres de l'any 2020.

A continuació, fa ús de la paraula el senyor Solé Soler que diu que ha quedat una mica sorprès per les paraules del senyor Elelman; que s'atreveix a parlar d'hipocresia algú que no ha tingut vergonya de declarar públicament que han de deixar de fer demagògia i de ser pragmàtics; que suposa que es referia a la seva pròpia demagògia; que en qüestió de centre suposa que una ciutat de 200.000 habitants és bastant més extensa que una ciutat de 40 i pocs mil habitants; que les distàncies també són grans i més encara amb una sola estació; que el fet que la gent vagi a l'estació amb cotxe és una qüestió d'elecció o de possibilitat i que si traslladen l'estació neguen la possibilitat; que el senyor Elelman ha dit que en un acte d'Iniciativa va dir que estava en contra de la participació ciutadana i que suposa que s'ho estava imaginant o no ho recorda bé, ja que mai ha fet aquestes declaracions; que precisament en un ple del mandat passat referent a una proposta de l'antic equip de govern de l'avinguda Nova estació se'l va titllar d'incendiari perquè demanava que s'obrís un procés participatiu; que és curiós que el senyor Armangué li digués incendiari perquè demanava un procés participatiu i que el senyor Elelman li digui que estava en contra de la participació ciutadana; que durant tot el temps que es va portar el tema de la nova estació, davant la pantomima de procés participatiu que es va proposar a posteriori de l'aprovació, el grup d'Esquerra Republicana va presentar una esmena a la totalitat del procés participatiu i que no va ser aprovada; que suposa que la posició del senyor Elelman és molt incòmoda; que ha d'atacar; que ha d'intentar confondre i posar una mica de fum davant de tot plegat per a

poder amagar la seva vergonya; que és cert que aquell dia en el consell d'administració de Fisersa va votar en contra de la compra d'un autobús elèctric per valor de més de 200.000 euros per una justificació molt senzilla que el senyor Elelman deu haver oblidat com és que va demanar quin ús es donaria a aquell autobús i la resposta va ser que no ho sabien i que ja es veuria; que el model de gestió empresarial del govern es que primer es fa un projecte i que després ja es veura què es necessita per a implementar el projecte; que no es tracta de comprar un autobús perquè queda bé a la foto i després pensar de què en faran i que per això va votar en contra i no per la compra d'un autobús elèctric.

Seguidament, intervé el senyor Canet Coma que diu que no vol entrar en picabaralles amb el senyor Elelman perquè el senyor Solé ja li ha dit que el seu problema és que s'ha de justificar; que de vegades per a justificar allò que és injustificable per molt intel·ligent, molt hàbil i bon actor que un sigui no n'hi ha prou; que abans ha dit al senyor Ollé que el seu concepte de progrés és discutible; que el concepte d'honestedat del senyor Elelman és molt discutible; que ha parlat que a més del ser el guapo avui havia de ser el més honest; que no vol mesurar la seva honestedat, però que li molesta que li mesurin la seva; que no sap si és més honest estar a l'oposició o estar al govern i empassar-se gripaus; que en qualsevol cas ningú ha de mesurar la seva honestedat; que creu que el senyor Elelman treballa a l'Ajuntament i treballa molt; que una altra cosa és que li pugui agradar la feina que fa; que no li vol discutir, però que tampoc ha de discutir la seva a Madrid; que cal preguntar què punyetes sap sobre quina feina fa a Madrid; que a Madrid es pot treballar per Figueres; que sobre aquest tema que porta avui el govern al Ple dues vegades amb només vuit diputats es va aconseguir que figuressin 300.000 euros en els pressupostos de l'Estat per a fer un estudi de soterrament que avui aniria bé tenir-lo pagat pel Ministeri i ben fet; que no es va fer perquè el Ministeri, el Partido Socialista Obrero Español suposa que amb l'ajut dels diputats del Partit Socialista de Catalunya, no ho va considerar convenient; que amb vuit diputats no es pot fer més; que es diu que el govern pot fer poc; que es pot comprendre que vuit entre tres-cents cinquanta, més enllà d'introduir o no pressupostos, no es pot fer gaire més; que ara són tres diputats; que quan el govern va a Madrid a negociar el tema del tren no els conviden; que cal preguntar-se si s'ha oblidat que aquest govern va fer un viatge a

Madrid per parlar amb el cap d'un grup parlamentari de Madrid; que espera que el senyor Elelman no hi hagués anat, ja que si hi va anar seria la repera; que el grup amb el qual van anar a parlar com a govern si hi sumen els diputats amb els del grup que representa el tinent d'alcalde tenen majoria absoluta al congrés; que el 5 de juny es va aprovar una decisió; que si se suma veurà que ho tenen clavat; que Convergència i Unió més PSOE a Madrid és igual a Fomento; que s'ha de mirar si era fàcil i que es demana a tres diputats d'Esquerra Republicana; que no parlarà d'honestedat ni de treball però que el senyor Elelman ha de ser seriós; que si comencen a tirar d'hemeroteca pot assegurar que qui es posarà més vermell a la sala no serà el senyor Miquel Solé; que un dia que tingui temps hauria de repassar el que deia a la campanya electoral sobretot respecte als seus companys de govern que ara tant defensa; que hauria de repassar els compromisos que va adquirir en debats públics; que Esquerra Republicana no ha tirat d'hemeroteca; que creu que no farien cap be tirant d'hemeroteca; que s'ha d'intentar no mesurar tant honestedats i treballs perquè tothom fa el que pot i amb les armes que pot; que respecte al senyor Pere Casellas creu que el Partit Socialista sí que ha estat força coherent en tot aquest procés; que potser tenen menys coses a justificar que el senyor Richar li es més fàcil fer determinades explicacions; que ha dit força coherent perquè tots saben què ha pensat el PSC a Figueres respecte a la nova estació hipotètica com a construcció; que han mantingut una certa coherència, però que li va estranyar que en el ple del 5 de juny acceptessin la proposta unitària; que ja imaginava que no ho respectarien i que buscaven una excusa per a fer el que han fet avui; que reconeix un elevat exercici de coherència i que l'únic va ser cedir davant d'aquell plenari amb una postura precisament unitària; que vol fer dues consideracions tècniques i gens agressives; que el senyor Casellas ha dit que no volen que la gent de Figueres hagi d'anar a Girona per a agafar el tren de gran velocitat; que el temps en serà testimoni i que el 99% de figuerencs que vulguin agafar el tren de gran velocitat hauran d'anar a Girona; que també ha dit que la gent de la comarca de Figueres per agafar un Avant han de poder anar a l'Estació de Ponent; que un Avant es pot agafar perfectament a l'estació del centre de Figueres si es fan les coses ben fetes i es planta cara; que no s'han d'afirmar coses que no són certes; que al final ha dit que serien lleials a la ciutat; que això li ha fet gràcia; que

cal preguntar-se lleialtat a què i a qui i si ha preguntat a la ciutat què pensa d'aquest tema; que cal preguntar-se si serà lleial al seu programa electoral respecte del que tots saben el resultat que va tenir a les urnes; que cal preguntar-se que de quina lleialtat estan parlant; que han de ser rigorosos; que essent lleial a la ciutat sense demanar a la ciutat què pensa és difícil ser lleial; que si li van demanar en la campanya electoral la ciutat ja va contestar respecte a les seves propostes ferroviàries i que la sensació que té és que això sembla allò que va fer fortuna ja fa unes quantes dècades i més d'un segle i més de dos com és tot per al poble, però sense el poble.

A continuació, fa ús de de la paraula la Presidència que que diu agraeix el que ha estat un posicionament honest i desinteressat de totes les entitats i persones que han intervingut; que vol agrair especialment a les persones físiques que han pres la paraula, concretament al senyor Joan Gironella, al senyor Gou, a la senyora Carme Rivot, al senyor Lluís Fita, al senyor Amadeu Miquel i a la senyora Carmen Mínguez; que segurament si la ciutat fes aquest exercici d'honestedat, de prendre la paraula quan toca i de dir el que en consciència es pensa que és el correcte molts dels debats que es produeixen de forma visceral o excessivament vehement es podrien haver produït de forma més tranquil·la i més serena; que agraeix la valentia i l'acte de civilitat de venir a explicar cadascú què considera en consciència que s'hauria de fer; que parla en nom del conjunt del consistori quan agraeix a totes les entitats la honestedat en la defensa de les seves posicions i que les persones físiques que avui han volgut prendre la paraula hagin vingut i dit què consideren que s'ha de fer; que creu que s'ha d'agrair perquè, com s'ha dit durant les intervencions, ningú és posseïdor de la veritat; que estan analitzant com han de gestionar la implementació d'infraestructures a la ciutat; que és un exercici molt difícil que posa en relació a moltes administracions i també algunes mesures urbanístiques que tindran repercussions en particulars; que creu que s'ha de valorar poder afrontar un debat de forma serena i madura, però també honesta i exhibint arguments de tot tipus; que com a alcalde i en nom del consistori agraeix la presa de posicionament en aquest plenari que s'està portant a terme; que recorda dos dels objectius que la ciutat ha tingut històricament majoritàriament compartits; que segurament no unanimitat compartits, però si majoritàriament compartits;

que hi ha hagut des de finals dels anys 70 un objectiu estratègic per la ciutat que és el d'eliminar la barrera física de les vies actuals de tren; que és un objectiu en què des de l'alcalde Giró fins a l'alcalde Puigvayreda, Esteve, Lorca o Armangué han intentat treballar amb encert o amb desencert; que és un objectiu que avui l'alcalde de la ciutat considera que es té més a prop que mai; que es pot aconseguir; que no l'han tingut mai més a prop; que cal eliminar aquesta cicatriu que fa que per exemple encara avui al 2008 hi hagi dos passos a nivell al mig de la ciutat; que hi havia un altre objectiu no desitjat per a tothom, però sí majoritàriament per les forces polítiques de la ciutat com és la consecució per Figueres d'una estació potent de tren de gran velocitat; que era un objectiu no compartit per tots els grups polítics, però que la majoria d'aquest plenari ha compartit; que han estat treballant moltíssim per a aconseguir una cosa que encara no es té, però que es té molt a prop si es conjuren i fan les coses ben fetes; que els costarà molt fer les coses ben fetes, ja que hi ha hagut moltes intervencions que s'hi han referit; que valora totes les intervencions; que el senyor Gou s'ha referit a molts dels molts punts febles que hi ha en aquest model que aviat es ratificarà al Ple; que és evident que hi ha molts punts febles i moltes dificultats perquè s'han de posar en relació el Ministeri de Foment, el Govern de Catalunya i la ciutat; que la ciutat només està en condicions de contribuir a través de la modificació del seu pla general; que s'haurà d'analitzar si poden ajudar molt o poc, però que aquest és un dels punts febles d'aquest model; que s'enganyarien si avui es fa un plenari triomfalista en què el consistori digui que serà un camí de roses perquè tot està fet i guanyat; que la situació no és aquesta; que mai la ciutat havia estat tan a prop d'aconseguir l'eliminació física de la barrera que suposa la línia convencional i la consecució de l'estació; que seran la ciutat més petita de Catalunya que pot arribar a aconseguir tenir una estació de tren de gran velocitat sobre el tronc de l'alta velocitat; que és legítim que alguns s'il·lusionin intentant aconseguir aquest propòsit; que en això han estat treballant, van concórrer a les eleccions, s'han presentat, han guanyat les eleccions i amb això treballen; que s'ha de tenir present que el 12 d'octubre de 2001 el Ministeri de Foment va fixar definitivament el traçat del tren d'alta velocitat; que aquest dia el Ministeri de Foment va fixar definitivament el traçat del tren d'alta

velocitat; que és una data que ha condicionat per sempre més el debat de les infraestructures ferroviàries al seu pas per Figueres perquè la confirmació que el traçat del tren d'alta velocitat havia de passar per un lloc i no per un altre ha condicionat el debat per sempre més; que la batalla ha estat veure si es podien aprofitar la implementació de noves infraestructures ferroviàries al seu pas per la comarca per a resoldre un problema històric de la ciutat de Figueres; que s'han de fixar que es juxtaposen reptes; que el Ministeri té uns reptes vinculats a l'alta velocitat i que la ciutat de Figueres històricament té uns altres reptes que ha d'intentar conjuminar; que hi ha una segona data important que és quan el 17 de novembre de 2007 s'aprova definitivament l'estudi informatiu del que havia de ser el traçat ferroviari, amb variant inclosa, al seu pas per Figueres; que és una data molt important en què el Ministeri de Foment dóna per resolt el tema; que diverses entitats al·leguen a aquell informe; que s'aprova un informe d'al·legacions i s'aprova un estudi informatiu; que aquesta és una segona data que no es pot perdre de vista perquè hi ha un seguit de decisions que ja es van prendre i que orientaven tot un camí i un model; que en el model ferroviari que es va aprovar a finals de 2007 no es concedia a la ciutat de Figueres una estació; que això ha de quedar molt clar quan es parla que sobre el tronc del tren de gran velocitat aquell estudi informatiu contemplava un PAET; que un PAET no és un abaixador, sinó que és un punt d'avançament i d'estacionament de trens; que això vol dir que és un espai físic per a resoldre qüestions tècniques dins la xarxa ferroviària; que s'ha de valorar si el que ara es té és molt o és poc; que és una cosa que és discutible i valorable; que tots s'han de posicionar amb si el que tenen ja és molt perquè mai havien tingut tant com ara o bé és poca cosa; que és un debat discutible; que totes les posicions són correctes; que hi ha una altra decisió que li sembla que en aquest debat també s'ha de posar en valor; que agraeix que hi hagi hagut intervencions que hagin parlat de canvi d'actitud del govern municipal; que era insòlit que aquest consistori s'hagués avingut a estudiar fins a quin punt seria viable el model de dues estacions; que no s'havia concedit mai la possibilitat d'estudiar això; que ho van considerar unànimement i tothom va fer un esforç, sobretot el Partit Socialista que tenia molt clar que el model no funcionava; que el conjunt de les forces polítiques aquí representades van consensuar que la ciutat havia de posar sobre la taula



del Govern de Catalunya i del Govern de l'Estat dues posicions solvents que poguessin acreditar que és viable un model de dues estacions; que hi ha una altra data rellevant, el 25 de setembre de 2008, quan el Ministeri de Foment els desenganya definitivament; que el Ministeri de Foment no té cap ganes de fer xantatge a la ciutat o posar la ciutat en una posició incòmoda; que diu que tenen la responsabilitat de prendre una decisió com és conformar-se amb l'estació de ponent que només serà un Paet i es manté l'estació de via convencional al centre, o bé s'esforcen a intentar que, ajuntant l'estació de via convencional i l'estació pensada per a l'alta velocitat de les dues estacions puguin veure que finalment els funciona una única estació; que aquest és el dilema que planteja el Ministeri; que es treballa per a fer possible una única estació a ponent que vol dir alliberar la via del centre i concentrar-ho o senzillament el Ministeri resol la seva problemàtica en relació a l'alta velocitat i deixa l'estació de tren al centre de la ciutat; que és una decisió difícil de prendre; que alguns poden preferir quedar-se sense estació d'alta velocitat a ponent i mantenir l'estació al centre de la ciutat que no una estació única i haver-se de desplaçar; que és una posició política discutible; que el plenari aprovarà que han d'aconseguir que la ciutat de Figueres i la comarca de l'Alt Empordà tinguin una estació potent a ponent de la ciutat; que estan convençuts que segurament alguna ciutat veïna se'n penedirà aviat de l'opció que ha triat; que tindran ocasió d'anar-ho estudiant; que tenen riscos, però que també tenen oportunitats; que poden ser una de les ciutats més petites de l'estat i la ciutat més petita de Catalunya situada estratègicament en el tronc central del Tren de gran velocitat; que és veritat que alguna ciutat ha estat capaç de fer soterrada una opció de tren de gran velocitat i una opció de tren convencional; que el denominador comú que tenen les ciutats que han aconseguit fer soterrar l'estació de tren de gran velocitat i l'estació de tren convencional és que els feien coincidir; que les opcions de soterrament han estat viables quan s'han fet coincidir; que Girona ha pogut soterrar la via convencional perquè l'ha feta coincidir amb el seu traçat de via RENFE i de via tren de gran velocitat; que s'han de fixar que aquesta és una decisió que els remet a l'any 2001 quan van dir definitivament per on passaria el Tren de gran velocitat; que aquest és un debat que els disloca la posició i que els obliga a buscar solucions que no

són les òptimes, però que són les més realistes; que com a govern de la ciutat pensen que han d'atendre el requeriment del Ministeri de Foment i de la Generalitat de Catalunya per a prendre decisions i per a gestionar-les amb responsabilitat; que a ningú se li poden escapar les noves oportunitats econòmiques, formatives i culturals que per als ciutadans pot suposar estar a menys d'una hora d'una de les ciutats més importants al sud de la Mediterrània com és Barcelona; que a ningú se li pot escapar la possibilitat i el repte que suposa estar situats a poc més de 12 o 13 minuts de Girona ciutat; que han d'aconseguir fer de tots els punts febles oportunitats; que el govern de la ciutat està convençut que és un repte que es pot afrontar amb il·lusió; que s'ha d'afrontar responsablement; que s'han de fixar amb l'acord que avui es prendrà en la bateria de decisions i condicionants i exigències que posen al Govern de Catalunya i al Govern de l'Estat; que aquest és un tema imprescindible; que s'ha parlat de sostenibilitat; que s'ha parlat de mobilitat; que estan posicionats per un model claríssim de ciutat tranquil·la, de ciutat slow; que això requereix que s'ha de completar tot un seguit d'infraestructures bàsiques que als anys 80 i 90 moltes ciutats van resoldre i que, per circumstàncies que no vénen al cas, la ciutat de Figueres no ha pogut resoldre; que tenen l'oportunitat de fer-ho i ho han de fer il·lusionats, esperançats i amb exigència; que seran exigents cap a Fomento i cap al Govern de Catalunya; que vol fer unes últimes consideracions a tots els regidors i regidores, especialment al grup d'Esquerra Republicana que ha tingut una actitud coherent des de fa molts anys en relació al tema del tren; que comprèn que des de la posició de l'oposició no vegin la necessitat d'aconseguir el que al govern el sembla en consciència que és el que poden aconseguir; que tots tenen una missió que és molt important que el govern l'assumeixi; que és molt important que tots els grups municipals i el primer grup de l'oposició l'assumeixin; que no es pot entrar en una dinàmica que mini l'autoestima i desanimi els ciutadans; que l'agenda política de la ciutat és molt intensa i tenen molts temes sobre la taula amb els quals s'han d'il·lusionar i s'han d'engrescar; que tenen a punt i estan treballant amb encert la rehabilitació del centre històric; que tenen a punt el que ha de ser completar tota l'anella de rondes, tota la millora i transformació del sistema general; que són temes molt ambiciosos; que tenen a punt la construcció d'una nova residència per a persones

grans, la construcció del segon ambulatori per a la ciutat, la rehabilitació de la plaça de braus i la seva conversió en equipament esportiu i la millora de les entrades i sortides de la ciutat; que no poden entrar en una dinàmica de sembrar pessimisme entre els ciutadans i ciutadanes; que si les coses surten bé està segur que podran disputar la capitalitat de la regió de Girona a Girona ciutat; que treballen amb aquest convenciment; que des de la coherència de totes les posicions creu que han de ser capaços de mantenir una actitud responsable, oberta i cívica que no necessàriament ha de ser abandonant les pròpies posicions, però sí fomentant que la presa de decisions sigui serena i tranquil·la; que el seu propòsit és enviar el missatge a la ciutadania que saben on han d'anar; que són conscients de moltes dificultats, però que el projecte de modernització de la ciutat de Figueres que volen tirar endavant necessita del concurs i de la complicitat del Govern de Catalunya, del Ministeri de Foment i, sobretot, del conjunt de la ciutadania; que avui han d'actuar responsablement i tirar endavant; que no s'ha perdut el temps perquè han acreditat el que era un desig de la majoria de ciutadans i que l'han defensat davant les institucions i les institucions s'han posicionat amb claredat meridiana.

A continuació fa ús de la paraula el secretari general de l'Ajuntament que diu que hi ha tres documents; que un és la primera proposta de l'alcalde que hi havia en fer l'ordre del dia; que hi ha un segon document que conté modificacions respecte de la proposta de l'alcaldia que suposa esmenes que s'han de votar per veure si s'inclouen; que també hi ha l'esmena del grup municipal d'Esquerra i que s'hauria de votar en primer lloc les esmenes al document de l'alcalde i després votar l'esmena d'Esquerra Republicana.

Seguidament, després de les intervencions esmentades, el Ple de l'Ajuntament adopta, en votar a favor de l'acceptació de les esmenes a les que ha fet referència el senyor Casellas Borrell en la seva primera intervenció, els tretze membres de l'Ajuntament següents: Vila Vicente, Casellas Borrell, Bonany Pagès, Yécora Romero, Ollé Sangenís, Pineda Llauro, Pujulà Comajuan, Richard Elelman, Milán Peñalver, Ferrer Sala, Felip Gayolá, Navarro Hurtado i Lluca Fonollosa; i en contra, els sets membres de l'Ajuntament següents: Canet Coma, Mata Solsona, Solé Soler, Besora Causadias, Carbonell Sabartés, Bertran Soler i Casas Luís, l'acord següent:

"En data 12 d'octubre de 2001, el Boletín Oficial del Estado publica la Resolució de la Secretaría de Estado de Infraestructuras per la que s'aprova l'expedient d'informació pública de l'"Estudi informatiu de la línia d'alta velocitat Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Tram: Barcelona - frontera francesa" i s'aprova definitivament el traçat del tram: Figueres - frontera francesa de l'"Estudi informatiu de la línia d'alta velocitat Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Tram: Barcelona - frontera francesa". En data 21 de novembre de 2003, l'Ajuntament de Figueres rep el document anomenat "Memoria - Resumen de Impacto Ambiental. Línea Barcelona - Portbou. Variante de Figueres", del tren convencional del Ministerio de Medio Ambiente on es planteja per primera vegada modificar el traçat actual pel centre de Figueres de la línia ferroviària Barcelona - Portbou amb la creació d'una variant per ponent de la ciutat de Figueres paral·lela a l'autopista i al traçat de la nova línia d'alta velocitat que consolidés el corredor de comunicacions de l'oest de la ciutat. En aquest document s'esmentaven les següents finalitats: eliminar la barrera urbanística que suposa el traçat actual pel centre de la ciutat; millorar el traçat del ferrocarril i el temps de recorregut; i millorar la intermodalitat dels diferents mitjans de transport. El projecte preveu una nova estació entre els termes municipals de Figueres i Vilafant compartida alhora pel TAV i el tren convencional. El Ple de l'Ajuntament de Figueres de 22 de desembre de 2003 dóna suport a la solució plantejada a l'avaluació d'impacte ambiental i demana que es considerin determinades mesures ambientals. El Ple de l'Ajuntament de Figueres d'1 de desembre de 2005 aprova donar suport a la realització que es faci un estudi informatiu sobre la supressió de passos a nivell per soterrament de l'actual traçat. En data 5 d'octubre de 2006 es dóna compte al Ple de l'existència d'un Protocol de col·laboració entre el Ministerio de Fomento i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya per a l'execució d'actuacions ferroviàries a Catalunya, entre les que s'inclou la variant de Figueres, amb un pressupost de 120 milions d'euros, que es finançaran "en base a les plusvàlues urbanístiques provinents de la requalificació dels terrenys ferroviaris que s'abandonin al construir la variant i, si s'escau, amb aportacions addicionals de la resta d'Administracions". En data 29 de desembre de 2006, l'Ajuntament de Figueres rep l'Estudi Informatiu de la

Variant de Figueres de la línia convencional. Per acord de la Junta de Govern Local de 28 de febrer de 2007, del qual es dóna compte al Ple de 12 de març de 2007 s'aproven les al·legacions a l'estudi informatiu, en base a l'informe del Srs. Lluís Cantallops i Ferran Segarra, arquitectes redactors del Pla Director Urbanístic del Sistema Urbà de Figueres. Les al·legacions aprovades es refereixen a determinades millores en el traçat de la via (traçat més proper a la línia d'alta velocitat i unificació de la plataforma on sigui possible, traçat més proper a la modificació de la carretera N-260 i a la variant de la carretera N-II, ajust de la rasant per passar per sota de la carretera N-IIa, millores de viaductes, ampliació de passos inferiors, continuïtat de camins, etc..) i a la posició, dimensions, prestacions i accessos de la futura estació. Les al·legacions sobre la futura estació, atenent a la proposta de l'estudi informatiu de crear un PAET "Puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes" situat en un espai marginal i de reduïdes dimensions, es desenvolupen de forma exhaustiva d'acord amb els següent argument: l'esforç de desplaçar el recorregut actual del tren i desplaçar l'actual estació per a construir-ne una de nova només es justifica amb la voluntat d'aconseguir un únic punt d'intercanvi modal que connecti les línies d'ample europeu, les línies d'ample ibèric amb un aparcament important per a vehicles i lloguer de vehicles, un espai d'estacionament per a taxis, una estació d'autobusos urbans, interurbans i comarcals, un espai per a estacionament d'autocars, amb tots els serveis necessaris per a viatgers (centre de viatges, cafeteria, restaurant, botigues, venda de bitllets, etc..) per a personal (vestuaris, magatzems) i per a oficines (companyies ferroviàries, empreses d'autobusos i lloguer de vehicles). A més, l'edifici de la nova estació ha de tenir una posició urbana significativa com a porta d'entrada a la Ciutat de Figueres i el territori que l'envolta, ha de tenir unes connexions adequades amb les infraestructures viàries com són la carretera d'Olot (N-260), les Rondes Nord i Sud de Figueres, les modificacions de les nacionals II i 260, i ha de tenir possibilitats per a futures ampliacions. En data 26 d'octubre de 2007 es publica al Boletín Oficial del Estado la declaració d'impacte ambiental de l'estudi informatiu de la línia Barcelona - Portbou, variant ferroviària de Figueres. En data 17 de novembre de 2007 es publica al Boletín Oficial del Estado la Resolució de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación per la que s'aprova

l'expedient d'informació pública i oficial i definitivament l'estudi informatiu de la línia Barcelona - Portbou, variant ferroviària de Figueres. En aquesta resolució, que aprova el traçat denominat alternativa global 4 (formada per les alternatives 1.1 + 2 + 3.2 + 4.2) amb les modificacions i prescripcions establertes a la Declaració d'impacte ambiental, es fa una relació dels canvis realitzats a l'estudi derivats de la informació pública al projecte que són els següents: canvis de traçat per a aproximar-se més al de la línia d'alta velocitat i a l'aprovat per l'autovia A-26, així com per millorar radis, ampliació de diferents passos inferiors i construcció d'un nou pas superior sobre les dues línies fèrries, previsió de les connexions entre la línia convencional actual i la d'alta velocitat i amb el Centre Intermodal de Mercaderies del Far d'Empordà, ajust dels paràmetres i mètodes establerts a la normativa de l'Agència Catalana de l'Aigua i solucions de millora estètica i ambiental entre el camí de Puig Martí i la N-260 amb la inclusió d'una passarel·la de vianants. En aquesta resolució no es contemplen modificacions sobre la proposta de l'estudi informatiu de preveure la construcció d'un PAET com a nova estació d'intercanvi modal. Durant la tardor de 2007 i primers mesos de 2008, diverses plataformes i entitats ciutadanes reclamen al Govern de la Ciutat que estudiï la viabilitat de mantenir l'estació convencional al centre, soterrada. Durant el mes d'abril de 2008, per encàrrec de l'Ajuntament de Figueres, l'empresa Enginyeria de Traçats i Estructures (INTRAESA) va redactar un informe anomenat "Informe de disposar d'una estació o dues per a la línia d'ample ibèric dintre del model ferroviari del terme municipal de Figueres", en el que s'analitzaven els canvis que es produiran en les prestacions ferroviàries a Figueres a partir de l'entrada en servei de la línia d'Alta Velocitat, i la viabilitat de compatibilitzar des dels punts de vista funcional i econòmic l'adaptació de la xarxa perquè els trens de la línia d'Alta Velocitat puguin efectuar també una parada a l'estació de Figueres centre, el soterrament d'aquesta estació i un by-pass de connexió entre la línia d'ample ibèric i la línia d'Alta Velocitat. Després d'analitzar totes les alternatives, els redactors de l'informe arriben a les següents conclusions: 1. Els trens de la línia d'Alta Velocitat que efectuïn parada a Figueres seran en la seva pràctica totalitat de caràcter regional (línia Figueres - Girona - Barcelona - Camp de Tarragona - Lleida) i és molt

poc probable que s'aturin trens internacionals a l'estació de Vilafant, ja que ho faran a Girona o ja directament a Barcelona. L'única excepció seria un possible perllongament d'alguns dels trens de la línia regional fins a Perpinyà. Així, en un escenari en què l'estació de Figueres Centre fos capçalera i final de la línia d'Alta Velocitat regional, l'estació de Vilafant quedaria en desús, cosa que no és viable perquè la seva construcció és imminent. 2. Com que no s'espera que els trens internacionals de llarg recorregut s'aturin a Figueres, si aquests es desviessin pel casc urbà de Figueres es penalitzarien els temps de recorregut, degut al major recorregut i a un traçat que obligaria a reduir la velocitat. Per aquest motiu, es considera poc viable, com a mínim a curt i mitjà termini, la construcció del *by-pass* de connexió entre xarxes, ja que suposa un cost econòmic i ambiental excessivament elevat per a l'escàs benefici que comportaria. 3. L'estació Centre és més propera a la població, però amb l'aparició de la nova línia d'Alta Velocitat coexistiran dos tipus de prestacions ferroviàries diferenciades i a l'estudi es considera que podran conviure totes dues estacions perquè la línia d'Alta Velocitat i la línia convencional tindran dos perfils d'usuari diferenciats que tindran els seus respectius criteris a l'hora d'escollir el temps que vulguin invertir en el seu trajecte, quant estaran disposats a pagar, necessitats de transbordament, mode d'accés a estació, destinació, etc. A curt i mitjà termini, la línia convencional veurà reduïdes les seves freqüències, però l'increment de població previst a llarg termini per a la ciutat de Figueres acompanyat de la tendència de la població a utilitzar amb major grau el transport públic afavorirà una major demanda i, en conseqüència, podrà afavorir un increment de l'oferta. 4. En concloure que es poden mantenir les dues estacions, es considera positiu el manteniment i soterrament de l'estació Centre, davant de la seva supressió i del trasllat de les seves circulacions a l'estació de Vilafant i la construcció d'una variant d'ample ibèric pel nord del casc urbà de Figueres entre l'estació de Vilafant i la línia de Portbou. 5. La posició perifèrica de l'estació de Vilafant (PONENT) s'ha de compensar amb una bona accessibilitat en transport públic i privat perquè se'n pugui extreure el màxim profit, tant pels viatgers de Figueres com de la seva conurbació. Una bona solució per a assegurar una bona accessibilitat amb transport públic a l'estació de Vilafant és la connexió amb

l'estació centre a través del futur tren comarcal Figueres - Roses, que al seu pas pel centre urbà de Figueres podria connectar les dues estacions i funcionaria com a tramvia integrat urbanísticament amb la vialitat. Igualment, es descarta la connexió per ferrocarril convencional entre les dues estacions. En data 5 de juny de 2008, el Ple de l'Ajuntament de Figueres, va adoptar l'acord següent: 1. L'Ajuntament de Figueres aposta pel model de desenvolupar una estació intermodal, "Estació de Ponent", amb tots els serveis ferroviaris d'altres prestacions en amples de via europeu i ibèric, segons el criteri dels operadors. 2. L'Ajuntament de Figueres aposta també pel manteniment de l'estació del tren convencional al centre de la ciutat amb les vies soterrades, d'acord amb els estudis de què disposa i que demostrin la viabilitat de dues estacions. 3. L'Ajuntament explorarà a fons les possibilitats de fer realitat aquest model de dues estacions, d'acord amb el Govern de la Generalitat i el Govern de l'Estat." En data 20 de juny de 2008 es trasllada aquest estudi al Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, i en data 15 de juliol de 2008 es trasllada al Director General de Ferrocarrils del Ministerio de Fomento. En data 8 d'octubre de 2008, Registre d'entrades 20.461, s'ha rebut un informe de data 25 de setembre de 2008, enviat pel Subdirector General de Ferrocarrils del Ministerio de Fomento, anomenat "informe de disposar d'una estació o dues estacions dintre del sistema ferroviari del sistema urbà de Figueres" en el qual es fan les següents consideracions: Primer. Es fa un resum de les propostes de l'informe INTRAESA conclouent que en aquest es proposa que: amb l'aparició de la línia d'alta velocitat coexistiran dos tipus de prestacions ferroviàries que poden conviure amb dues estacions ja que respondran a dos perfils d'usuaris diferenciats amb diferents criteris a l'hora d'escollir el tipus de servei; i en concloure que es poden mantenir les dues estacions considera més positiu el manteniment de l'estació Centre que la seva supressió i trasllat a l'estació de Vilafant. Segon. Es fa un recordatori de l'estat dels projectes redactats pel Ministeri de Fomento en el sentit que: el Ministeri de Fomento està fent les obres per a la construcció de la línia d'alta velocitat de Barcelona - Girona - Frontera Francesa que inclou la construcció d'un PAET a Vilafant; el Ministeri de Fomento ha redactat i aprovat en data 7 de novembre de 2007 (BOE de 17 de novembre de 2007) l'Estudi informatiu. "Línia Barcelona -



Portbou. Variant ferroviària de Figueres", de forma coordinada amb la Generalitat de Catalunya i el propi Ajuntament de Figueres; aquest estudi informatiu planteja l'execució d'una variant per la part oest de l'actual línia des de l'estació de Vilamalla, posant-se paral·lela a la nova línia d'alta velocitat on es construirà una nova estació ferroviària en la línia convencional, situant-se al nord de la ciutat sensiblement paral·lela a la carretera N-II per a enllaçar fins a la línia actual; la construcció d'aquesta variant implicarà l'aixecament i eliminació de les vies actuals i la solució definitiva als problemes d'integració urbana, així com la resolució dels passos a nivell existents; d'aquest estudi informatiu s'han licitat ja les obres corresponents a la primera fase que correspon a la part de la variant ferroviària des de Vilamalla a l'estació de Vilafant. Tercer. Fa un recordatori i analitza l'informe INTRAESA i conclou que existeixen els següents errors que porten a solucions incorrectes: les obres de l'estudi informatiu que ara s'estan executant (ramal de connexió línia convencional i línia d'ample europeu pel sud de Figueres) actualment al sud de Figueres són una primera part de la variant ferroviària de la línia convencional, ja que s'està construint un tram des de l'estació de Vilamalla a la nova estació de Vilafant amb dues vies electrificades d'ample mixt (sense intercanviador d'ample de via) igualment previst per la resta de la via des de Girona a Vilamalla; el nou traçat de la línia convencional s'ha dissenyat pel mateix corredor que la línia d'alta velocitat amb l'objectiu d'evitar impactes sobre el medi urbà i millorar la connexió entre el diferent modes de transport i de les relacions entre ells; així es pot construir una estació compartida i que permet la connexió entre les línies i alliberar el traçat actual eliminant l'efecte barrera; el manteniment de la línia convencional pel centre de la ciutat soterrat, a més de les dificultats tècniques i dels elevats costos, elimina la possibilitat de la connexió directe entre els dos serveis; la coexistència de dos tipus de serveis amb dos tipus d'usuaris diferenciats amb el traçat aprovat pel Ministeri de Fomento es segueix mantenint ja que seguiran coexistent, però amb un ràpid intercanvi entre ambdues en estar a la mateixa ubicació. El manteniment de dues estacions però amb l'actual soterrada té els següents inconvenients: dificultats d'executar les obres de soterrament mantenint el servei que només es podran evitar fent variants i desviaments per mantenir el servei. Aquests sobre costos són molt grans i

a l'informe no se'n fa referència, cosa que fa que les conclusions siguin parcials i poc consistents; el soterrament implica un volum d'obres i inversions molt superior a la segona fase de la variant aprovada; per a portar-la a terme caldria un nou Estudi informatiu i una nova Declaració d'impacte ambiental, la tramitació de la qual allargaria en el temps la possibilitat de construcció de la nova variant, ja que l'actual ja té Estudi informatiu i declaració d'impacte ambiental aprovats. Quart. Extreu com a conclusió que la proposta continguda en l'informe elaborat per l'empresa INTRAESA de manteniment de l'actual estació ferroviària soterrant el passadís ferroviari, no pot ser considerada per les següent raons: impedeix la intermodalitat dels tràfics de la línia d'ample ibèric amb la d'alta velocitat; suposa un cost desproporcionat davant de l'alternativa de variant aprovada en l'Estudi informatiu; i requereix un nou procés de redacció d'Estudi informatiu i Declaració d'impacte ambiental que dilata excessivament en el temps la solució de la problemàtica actual. Vist l'informe del Ministerio de Fomento de data 25 de setembre de 2008, sobre el document "informe de disposar d'una estació o dues estacions dintre del sistema ferroviari del sistema urbà de Figueres", el qual conclou que "la proposta continguda en l'informe elaborat per l'empresa INTRAESA de manteniment de l'actual estació ferroviària soterrant el passadís ferroviari, no pot ser considerada per les següent raons: impedeix la intermodalitat dels tràfics de la línia d'ample ibèric amb la d'alta velocitat; suposa un cost desproporcionat davant de l'alternativa de variant aprovada en l'Estudi informatiu; i requereix un nou procés de redacció d'Estudi informatiu i Declaració d'impacte ambiental que dilata excessivament en el temps la solució de la problemàtica actual". En paral·lel, en data 31 de juliol de 2008 s'ha publicat al diari Oficial de la Generalitat de Catalunya l'anunci d'obertura del període d'informació pública de l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental "accés ferroviari al Logis-Empordà a Vilamalla". Aquest estudi suposa la creació d'una nova plataforma ferroviària intermodal amb una platja de vies d'ample mixt, que facilitarà la gestió i el transport de les mercaderies, tant mitjançant la línia de tren convencional, com la d'alta velocitat. Per tot això, el Ple de l'Ajuntament acorda: 1. Assumir el model plantejat pel Ministerio de Fomento de desenvolupar una única estació d'intercanvi modal, "Estació

de Ponent" amb tots els serveis ferroviaris d'alta velocitat i convencionals en amples de via europeu i ibèric. 2. El Govern de la Ciutat treballarà per fer possible el model establert pel Ministeri de Fomento de concentrar els serveis ferroviaris en una única estació d'intercanvi modal, "Estació de Ponent" sempre que es garanteixin les següents condicions:

a) L'estació haurà disposar de totes les prestacions ferroviàries pròpies per esdevenir la porta d'entrada nord a la península ibèrica i a la Costa brava. En especial caldrà que disposi d'andanes suficients en cadascuna de les dues infraestructures de vies d'amples europeu i ibèric, amb tots els elements tècnics adequats, connectades entre si i amb la resta de sistemes de transport. b) L'estació haurà de disposar dels espais suficients i correctament dimensionats per garantir un intercanvi modal adequat entre els diferents serveis ferroviaris i amb la resta de sistemes de transports. Per tant, haurà d'incloure una nova estació pels autobusos urbans i interurbans, i pels autocars, una zona d'aturada pels taxis, el lloguer d'automòbils, un ampli espai per aparcar les bicicletes, i per possibilitar un sistema de bicicletes públiques, aparcament de vehicles, i en especial l'accés confortable per a vianants. c) L'estació haurà de disposar de les connexions viàries adequades. d) L'estació haurà de disposar dels espais suficients i correctament dimensionats per garantir que els usuaris dels diferents modes de transport podran ser atesos adequadament en una estació amb tots els serveis necessaris per a viatgers (centre de viatges, cafeteria, restaurant, tendes, venda de bitllets, etc..) per a personal (vestuaris, magatzems) i per a oficines (companyies ferroviàries, empreses d'autobusos i lloguer de vehicles). e) L'estació ha de tenir una posició urbana significativa com a porta d'entrada a la ciutat de Figueres i el territori que l'envolta i es dissenyarà amb una arquitectura d'alta qualitat amb tots els avanços en matèria de sostenibilitat en la construcció i les instal·lacions i incorporarà les millors solucions tècniques en la eficiència energètica i la generació d'energies renovables. f) El manteniment de la connexió ferroviària fins a Portbou es realitzarà pel traçat de la ronda nord ferroviària atenent a les millors solucions constructives per reduir l'impacte ambiental sobre el territori, evitar una major fragmentació i mantenir els valors del paisatge característics del nord del terme municipal. g) El desmantellament de les actuals infraestructures ferroviàries del centre de la ciutat haurà

de comportar que es reordenin urbanísticament els entorns de l'actual estació de Ferrocarril de la ciutat Figueres i es desenvolupi una nova àrea de centralitat urbana d'alta qualitat amb un nivell de dotacions públiques important (vialitat, espais lliures i equipaments). Aquesta transformació urbanística haurà de garantir una millora de la mobilitat sostenible, possibilitant nous recorreguts pel transport públic urbà i la mobilitat en bicicleta, entre la part est i oest de la ciutat. En aquest sentit la nova vialitat proposada també connectarà i donarà continuïtat als carrers Itàlia, Progrés, Far de l'Empordà, Passeig del Cementiri, Riumors, Creu de la Ma, Roca i Bros, Talc i Sitja completant i connectant tots els carrers i espais que actualment estan situats als dos costats de les vies restituint la rasant natural del terreny de la ronda sud. Els terrenys sobrers de les actuals infraestructures al nord i sud del centre de la ciutat seran cedits a l'Ajuntament de Figueres perquè siguin transformats en un passeig que la connecti amb els espais periurbans del terme municipal.

3. Sol·licitar al Ministeri de Fomento que porti a terme les obres necessàries per garantir l'accessibilitat a l'entorn de la futura Estació de Ponent.
4. Sol·licitar al Govern de la Generalitat de Catalunya que assumeixi les obres necessàries per a garantir la bona connexió de la futura Estació de Ponent.
5. Sol·licitar al Govern de la Generalitat de Catalunya que assumeixi el compromís d'implantar un efectiu sistema de transport de mobilitat sostenible que garanteixi l'accés adequat des de la ciutat de Figueres, l'àrea urbana de Figueres i la comarca.
6. Sol·licitar al Ministerio de Fomento i a la Generalitat de Catalunya que en el marc del traspàs de competències dels trens de rodalies es potenciï el servei de tren convencional/rodalies ja existent, augmentant les freqüències fins a un tren cada mitja hora en la franja horària de 6 a 24 hores.
7. Sol·licitar al Govern de la Generalitat de Catalunya que s'impliqui decisivament en la transformació de les actuals infraestructures ferroviàries del centre de la ciutat que hauran d'esdevenir una nova àrea de centralitat urbana d'alta qualitat amb un nivell de dotacions públiques important (vialitat, espais lliures i equipaments).
8. Sol·licitar al Govern de la Generalitat de Catalunya que obri un procés participatiu amb les administracions locals i altres ens afectats en el procés de definició i disseny d'un projecte de la importància estratègica que té el Centre Intermodal del Far d'Empordà i

Vilamalla. 9. Autoritzar l'Alcaldia Presidència perquè realitzi tants actes i gestions com calguin per a l'execució dels acords anteriors", i no resultar aprovada l'esmena de substitució a la proposta del govern municipal presentada per la senyora Mata Solsona en votar a favor els set membres de l'Ajuntament següents: Canet Coma, Mata Solsona, Solé Soler, Besora Causadias, Carbonell Sabartés, Bertran Soler i Casas Luís; i en contra, els tretze membres de l'Ajuntament següents: Vila Vicente, Casellas Borrell, Bonany Pagès, Yécora Romero, Ollé Sangenís, Pineda Llauro, Pujulà Comajuan, Richard Elelman, Milán Peñalver, Ferrer Sala, Felip Gayolá, Navarro Hurtado i Lluca Fonollosa.

---- No havent-hi més assumptes a tractar, s'aixeca la sessió a les disset hores i cinquanta-cinc minuts, de la qual cosa dono fe.