

=====

Acta de la sessió extraordinària del dia 4 de desembre de 2007.

---- A la Casa de la Vila de la ciutat de Figueres, el dia 4 de desembre de 2007, 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 Luís Yécora Romero, Albert Ollé Sangenis, Isabel Pineda Llauro, Pere Pujulà Comajuan, Yolanda Milán Peñalver, Joaquim Ferrer Sala, Joaquim Felip Gayolà, Núria Navarro Hurtado, Mireia Mata Solsona, Miquel Solé Soler, Xavier Besora Causadias, Olga Carbonell Sabartés, Joan Antoni Bertran Soler i Diego Borrego Torres, amb assistència del secretari general, Fernando González Cebrián, per tal de fer la sessió extraordinària en primera convocatòria.

Excusen la seva absència els senyors els membres de l'Ajuntament següents: Richard Elelman, Ciro Lluca Fonollosa, Francesc Canet Coma i Juan Casas Luis.

A les tretze hores i dos minuts, el President declara oberta la sessió.

----Únic. Ferrocarrils: No s'aprova la proposta presentada pels sis membres del grup municipal Esquerra Republicana de Catalunya per a debatre la problemàtica de les infraestructures ferroviàries i per la qual es planteja acordar realitzar un estudi de viabilitat del soterrament o semisoterrament de la línia del tren convencional al seu pas per Figueres. La Presidència procedeix a la lectura de la proposta següent:

"En Francesc Canet, en qualitat de portaveu del grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya, i els regidors del mateix grup municipal Mireia Mata, Miquel Solé, Xavier Besora, Olga Carbonell i Joan-Antoni Bertran, Exposen. 1.- Que la resolució de la problemàtica ferroviària que afecta la ciutat de Figueres i la comarca de l'Alt Empordà manté elements d'incertesa que requereixen un esforç de debat transparent, diàleg, i, si és possible, consens de totes les forces polítiques. 2.- Que la recent entrevista mantinguda per una delegació del Consistori figuerenc amb responsables

del Ministerio de Fomento -el contingut de la qual va ser explicat per l'alcalde de la ciutat als portaveus municipals el passat dia 8 de novembre- accentua el temor que els projectes actualment en vigor no signifiquin una resposta adient a les necessitats de la nostra ciutat i la comarca. Per tot això, Demanen 1.- Que es convoqui un ple extraordinari de l'Ajuntament per debatre la problemàtica de les infraestructures ferroviàries (Tren convencional, TAV). 2.- Que en el decurs del ple es sotmetin a votació les següents propostes de resolució: a) Realitzar, abans de dos mesos, un estudi de viabilitat (tècnica i econòmica) del soterrament o semi-soterrament de la línia del tren convencional al seu pas per Figueres. L'estudi hauria d'incloure la viabilitat d'un by-pass del Tren d'Alta Velocitat per fer possible una única estació al centre de la nostra ciutat. b) Convocar un ple, tot just es disposi dels resultats de l'estudi, per tal que l'Ajuntament pugui replantejar-se, si s'escau, la seva posició en relació a les infraestructures ferroviàries que afecten la ciutat de Figueres i la comarca de l'Alt Empordà."

Prossegueix la seva intervenció la Presidència que diu que es pot iniciar del debat; que s'ha pactat amb els diversos portaveus que primer sigui la senyora Mireia Mata qui expliqui i justifiqui aquestes propostes de resolució i que tot seguit hi haurà un torn d'intervenció perquè els diversos grups fixin la seva posicions; que després d'aquest primer torn d'intervencions se n'obrirà un altre en el qual intervindrà en primer lloc el grup municipal d'Esquerra Republicana i que continuaran la resta de grups per fixar les seves posició; que si els sembla suficientment debatut es sotmetrien a votació les dues propostes de resolució; que és interès del govern que pugui ser un tema debatut tant temps com sigui necessari; que s'aconsegueixi que l'estrategia de futur de la ciutat sigui una estrategia d'unitat d'acció que porti a aconseguir els objectius que tots desitgen i que sigui una bona solució d'infraestructures ferroviàries al seu pas per Figueres.

A continuació, fa ús de la paraula la senyora Mata Solsona que dóna lectura a la intervenció següent:

"- La ciutat de Figueres ha entrat en una nova etapa; hi ha un nou equip de Govern i un nou alcalde, el partit polític del qual va parlar, en el seu programa, de temes com la capitalitat de Figueres, la racionalitat dels transports, la dinamització de la vida comercial i la implantació de nous

estudis a la ciutat. Aquests temes, d'altra banda, eren recollits en la majoria de programes electorals. I la ubicació de l'estació de tren convencional afecta tots aquests temes, i per tant, en un nou escenari polític pensem que és moment de tornar-ne a parlar. - Tota la qüestió ferroviària està en un impàs derivat de les incidències de les darreres setmanes al conjunt de la xarxa ferroviària, que acabaran afectant tot el calendari d'implementació del projecte i per tant, aquest és també un moment on replantejar alguns temes i terminis que afecten la nostra ciutat. - Finalment, la constatació per part de l'alcalde del fet que el ministeri de Fomento no està disposat a assumir pressupostàriament la desviació del tren convencional, i la informació tècnica que el soterrament de les vies seria menys costós a nivell econòmic que la eliminació de les vies del centre. - La premissa principal és que la nova estació es situarà a uns 2 quilometres, fet que obligarà a un desplaçament a peu considerable -només per a persones en bones condicions físiques- o bé un desplaçament en transport rodat, públic o privat. El increment de temps mitjà del desplaçament des de l'arribada del tren al centre de Figueres (Rambla) pot ser d'un mitjana de 35 minuts. Exactament el temps complementari que cal a un tren de rodalies per arribar a Girona, que té i mantindrà l'estació de Ferrocarril al centre i té la majoria dels serveis públics i comercials accessibles a pocs minuts a peu. Entenem que això afectarà la ciutat en diversos camps: - La capitalitat. La capitalitat de Figueres, avui en franca decadència, està vinculada als serveis que presta i a l'accessibilitat. L'eliminació de l'accés al centre de Figueres a peu provocarà que moltes persones que tenen el tren com a mitjà de transport optin per Girona on les oficines de tramitació es troben al centre, com a centre de gestió. Girona. - Comerç. El petit comerç situat al centre de Figueres que es nodreix de clientela de la comarca, bona part de la qual es desplaça en tren, perdran la clientela que probablement voldrà evitar el doble transport (tren + bus). Algú s'imagina, d'altra banda, que la gent que dijous i dissabte es desplaça a Figueres a comprar a mercat, i torna a casa en tren, faran la distància fins a l'excèntrica estació?. - Turisme. La nostra ciutat rep, al llarg de l'any, un flux constant de visites de turistes que, instal·lats a Barcelona, fan una visita diària a la nostra ciutat, atret pel reclam del Museu Dalí. La nostra ciutat està en competència amb altres destinacions turístiques com

Girona o Tarragona, que tenen l'atractiu a peu de tren i no el perdran, com té el risc de fer-ho Figueres. - Estudis existents i futurs estudis possibles. Si aspirem a mantenir estudi i aconseguir que a la nostra ciutat se n'ubiquin d'altres, hem de mantenir accessos públics al centre de la ciutat, no podem pensar que els estudiants acceptaran una major dificultat de transport per accedir als centres on estudien. És possible, per exemple, que els estudiants de l'EOI de Figueres optin per marxar a Girona, si el temps de desplaçament acaba sent el mateix, i les opcions d'estudi majors. - Mobilitat sostenible. El desplaçament de l'Estació del centre de Figueres implicaria necessàriament la necessitat de transport rodat per accedir a l'Estació, vehicles que en definitiva en mouen i saturen la circulació (ja prou conflictiva) de la ciutat. D'altra banda, la supressió de l'Estació al centre induiria molts ciutadans de la comarca, ara usuaris del tren, a emprar el vehicle propi en els desplaçaments a la ciutat. I el que és encara més flagrant, el trasllat de l'estació de tren convencional arrossegaria amb ella l'estació de busos, provocant que tota la mobilitat pública estigui descentralitzada. I que per agafar un bus per anar a la costa empordanesa (aquest és el desplaçament més habitual) caldria travessar Figueres per accedir-hi, i tornar-la a travessar en direcció contrària per anar a destí. Les conclusions ens porten a pensar en un panorama molt negatiu per a la nostra ciutat, que la situen com a única que accepta a renunciar al tren en el seu centre; ciutats com Vic han optat per un semi-soterrament amb èxit, la ciutat de Girona opta per l'estació central i soterrada, i aquesta mateixa setmana la premsa recull que el nou eix ferroviari transversal entrarà al centre de Girona i de forma soterrada. Aquest mateix mes de setembre el Secretari per a la Planificació territorial manifestava la necessitat que els serveis ferroviaris tinguessin centralitat, i, en el cas de Tarragona, i Reus, mostrava la disponibilitat del Govern en invertir per a que aquesta centralitat fos una realitat. Hem de renunciar-hi nosaltres que ja la tenim?. El traçat del TGV pel Nord, per una gestió vergonyosa vinculada a l'únic túnel de peatge en tot el seu traçat estatal, és un fet difícilment revocable aquestes alçades; però la qüestió no està tancada en relació a la via convencional, el que seria una lamentable involució en la planificació territorial de la nostra ciutat i comarca. Hem rebut una ferida, per l'impacte territorial que significarà el traçat de l'alta velocitat; però no cal

que ens suïcidem afegint-hi ara tota la mobilitat pública. Per tant, demanem que abans de tirar endavant aquesta gran infraestructura que marcarà el futur de la ciutat i comarca, incidint en tots els àmbits esmentats; i partint de la premissa que en aquests moments no hi ha cap acció irreversible empresa (hi ha uns pressupostos consignats, però cap projecte executiu redactat i per tant ni molt menys licitat); que l'equip de Govern faci una acció de responsabilitat i accedeixi a fer un estudi per tal de constatar els costos i la viabilitat d'una i altra opció. Des de la certesa del nostre grup municipal que el soterrament és la possibilitat més econòmica i millor per la ciutat, no demanem que es faci un acte de fe cap als nostres postulats, sinó simplement la realització d'un estudi que davant tots els ciutadans i ciutadanes de la comarca aclareixi l'encert de la opció i justifiqui la tria de l'equip de Govern."

Seguidament, intervé el senyor Ollé Sangenis que diu que vol intentar fixar la posició del grup de Convergència i Unió en els aspectes que la senyora Mata ha presentat, però també tenint en compte una serie de factors; que hi ha una decisió presa que és la línia d'alta velocitat que ja s'està executant i que és un fet irreversible; que és una decisió presa des del govern de Catalunya i que el model ferroviari que s'ha pactat és un model al que el govern de Catalunya també hi va donar el vistiplau; que una altra qüestió que s'han de plantejar és si la ciutat de Figueres amb 42.000 habitants ha de tenir una o dues estacions; la senyora Mata ha estat apel.lant que hi poden haver 2 kilòmetres de desplaçament i que actualment els que viuen al costat de l'estació convencional també els tindran per anar a la nova o a l'inversa; que es falç que hi hagi 2 kilòmetres; que creu n'hi ha d'haver menys; que el comerç continuarà igual, ja que el mercat no es troba només a la plaça Catalunya, sinó que també es troba al costat dels jutjats i que els que arriben per l'estació amb el carretó també han de fer el trajecte fins allà dalt; que plantejar-se si hi han d'haver una o dues estacions és una cosa que s'ha de tenir en compte, però que s'ha de consolidar l'actual estació de TGV i que no es poden permetre el luxe que amb el temps només sigui un baixador; que s'ha de potenciar que aquesta estació es faci servir perquè els trens regionals que vagin a Barcelona surtin des d'allà i no des d'una altra estació; que hi ha un problema en el qual coincideixen com és el gran repte d'eliminar la via que és una ferida per a la ciutat i que produeix un dèficit

circulatori, un caos a l'estiu i que causa crítiques externes que s'han de salvar; que no han tingut en compte el transport de mercaderies; que Convergència i Unió ja ho va potenciar al seu programa electoral; que el Cim d'El Far-Vilamalla ha de cobrar una rellevància important pel que representa per a la ciutat de creació de treball i de riquesa; que només els quedaria una cosa en comú que és que s'ha d'eliminar la via en superfície, però que dues estacions com es proposa des d'Esquerra Republicana no la veuen bé tenint en compte que des de fa molt de temps el grup de Convergència i Unió ja havia propiciat que el tren no anés a ponent, sinó que anés a llevant; que aquesta és una qüestió que ha estat imposada i que s'ha de lliurar amb el que es té; que no poden recolzar la iniciativa i que considerin una reflexió en ajudar-los a trobar una solució que s'avingui a tota la ciutadania.

A continuació, fa ús de la paraula el senyor Casellas Borrell que diu que agraeix el to de la senyora Mata; que la posició del grup Socialista és coneguda des de fa força temps; que la qüestió clara és l'aposta per les solucions ferroviàries que s'estan implementant i que venen totes avalades pel govern de la Generalitat; que s'han tingut converses amb el conseller i amb el secretari de mobilitat i que s'han tingut i es tindran trobades a Madrid; que hi ha qüestions que a vegades poden ser descoratjadores com és el tema de Madrid i que s'han de posar tots a treballar en aquest sentit; que des de l'equip de govern entenen com una irreversibilitat de la solució ferroviària que s'està executant; que el mes de març es començaran a veure les actes d'expropiació; que cap el mes de maig s'iniciaran els treballs d'aquesta primera fase a Santa Llogaia; que és cert que es fa tan depressa perquè interessa a l'Estat; que si s'ha de criticar al Ministeri de Foment ho faran, ja que no importa el color del govern; que ho consideren irreversible i que s'ha d'agraciar a la resta de grups que componen l'equip de govern com Convergència i Unió que veien millor la solució per llevant, però que és un debat que va quedar tancat i que fa 15 anys que se'n parla; que aquesta solució és la que s'acabarà executant i que el dubte s'ha de fixar no en si s'ha de soterrar o no aquesta via o en quants diners val soterrar-la o fer-la semisoterrada, sinó en si es vol una o dues estacions; que una estació ja es té com és la del tren d'alta velocitat amb els seus trens regionals que potser no aniran a gran alta velocitat; que el debat és si es volen una o dues estacions; que la senyora Mata ha parlat de Vic que

havien tingut una bona solució i que es pot parlar de Granollers o Sabadell que tenen dues estacions i que no funciona, ja que el tema de la connexió es fa molt complicat; que en relació al repàs que ha fet la senyora Mata sobre els possibles problemes que pot portar l'estació allà dalt no vol tornar a repetir per enèsima vegada els arguments de que serà millora per al barri o que serà la primera estació de l'estat espanyol en què convergiran el dos trens; que avui l'únic que cal discutir és si es volen una o dues estacions i que la posició del govern és clara; que s'han fet els estudis sobre l'impacte ambiental, al·legacions i ajustos; que queda per fer el tram executiu 3 i 4 i que és aquí on tots s'han de posar d'acord per exigir al ministeri que es faci, ja que tenen el compromís del secretari de mobilitat i que si no ho fa el Ministeri ho farà la Generalitat; que una altra qüestió important és saber què faràn amb els terrenys que s'alliberaran, ja que no es tracta de construir indiscriminadament i obtenir molta plusvàlua perquè encara que s'emplenés tot de pisos no es podria pagar el cost d'aquesta operació; que s'han d'aplicar criteris de ciutat, criteris d'esponjament, criteris de zona verda, criteris de que hi hagi una bona avinguda que pugui descongestionar el trànsit; que han d'anar tots plegats i que no hi ha lloc en el debat per a una altra qüestió; que no vol entrar en la visió apocalíptica de que la gent no anirà al mercat i que han de mirar on es troba el pes demogràfic a la ciutat i deixar de fixar la Rambla com a centre; que s'han de pensar en criteris de país; que es plantegen 3 reptes i que cal la complicitat de tots plegats; que s'ha de pensar en què es farà amb aquests terrenys que s'alliberaran i a què es poden destinar perquè sigui el millor possible per tots els que viuen a Figueres independentment de costos d'obres; que s'ha d'exigir el desmantellament simultani de la via i que no poden deixar que el ministeri executi una part d'una obra i deixi la via al mig; que el govern és el primer en tenir-ho clar i el primer, si convé, en agafar una pancarta; que aniran les vegades que faci falta a Madrid per exigir-ho i que anirien les vegades que calgui a parlar amb el conseller, secretari de mobilitat o amb qui sigui i que per això també fa falta el grup d'Esquerra Republicana; que difícilment s'anirà enlloc discutint sobre coses que l'any 82 ja se'n parlava; que hi ha una altra qüestió important que ha apuntat el senyor Ollé i que es planteja com un altre problema a la comarca i és que s'ha de pensar com a solució global la

connexió amb les mercaderies; que han de pensar tots en situar els empresaris en el millor lloc de sortida possible per a poder treballar i que necessiten a tots els grups igual que es necessita la comarca; que la posició del govern és votar en contra de l'estudi perquè el debat que avui es troba aquí no és de costos o de conveniència de soterrament, sinó d'una o dues estacions i que el govern aposta molt clarament per una sola estació.

Seguidament, intervé el senyor Borrego Torres que diu que s'està parlant de l'any 2012 per veure passar per la comarca el TGV; que s'ha de tenir en compte que hi ha la capital de la província al costat i que això sempre ha perjudicat Figueres; que per comprovar-ho cal mirar on es troben les universitats o a on va anar a parar el museu del cinema i que en aquest cas creu que també està perjudicant; que tenir l'estació al centre creu que seria la millor solució per moltes raons, ja que el TGV no pararà a Figueres i que creu que tothom hi estarà d'acord; que el tren regional suposa que seria com un Catalunya exprés; que cal preguntar-se perquè la sra. Ministra no s'ha dedicat a millorar el Catalunya Exprés que ara va a Barcelona i que millorant el Catalunya Exprés es tindria una part solucionada per arribar més aviat a Barcelona; que l'estació de la qual s'està parlant estarà ubicada a Vilafant i que hi ha col·lectius de la ciutat com els taxistes que estan preocupats; que els comerciants van tenir una promesa de l'anterior govern que no hi hauria centres comercials; que l'estació estarà a Vilafant i que ningú pot impedir que n'hi hagi; que hi haurà més desplaçaments perquè no es pot posar en condicions un sistema públic de transport que funcioni quan ja ara és bastant deficitari i que més desplaçaments vol dir afectar el medi ambient; que lamenta veure que el senyor Elelman no es trobi avui al ple, ja que aquest senyor durant la campanya electoral estava a favor de l'estació al centre i que ara no deu voler votar en contra; que en quant a la línia per anar a Vilamallà es convertirà en una anella de ferro pel costat Est i pel costat Oest de la ciutat; que estan a favor que es faci aquest estudi a favor del soterrament; que vol fer una petita crítica al grup municipal que proposa aquest estudi, ja que Esquerra Republicana al començament d'aquesta legislatura va tenir la clau del govern i la va donar a Rodríguez Zapatero i que en aquell moment hagués sigut bo que s'haguessin preocupat per la ciutat de Figueres; que el proper 9 de març hi ha unes eleccions que poden canviar l'escenari polític i

que vol fer arribar a aquest govern que si el Partit Popular té la confiança del poble d'Espanya per tornar a governar es posaran a la seva disposició per posar-se en contacte amb les autoritats de Fomento que hi hagi en aquell moment.

A continuació, fa ús de la paraula el senyor Solé Soler que diu que el Partit Popular ha comentat que Esquerra Republicana no s'ha preocupat per la ciutat de Figueres al Parlament Espanyol, però que durant 2 anys va aconseguir que en els pressupostos generals de l'Estat hi hagués una partida pressupostària per a realitzar l'estudi informatiu per al soterrament de l'estació i que no es va poder fer per presions del Partit Socialista i d'una diputada bastant nostrada; que Esquerra s'ha preocupat per la ciutat des de Figueres, Madrid, Barcelona o des d'allà on hagi fet falta; que es diu que el debat és de si es vol una estació o dues; que no és aquest el debat i que ningú ha dit que no es pugui fer una estació compartida soterrada al centre de Figueres; que a Lleida tenen la línia del TGV que passa per l'exterior de la ciutat i que hi ha un ramal de la via que entra a la ciutat i va a parar allà on hi havia l'estació de tren de tota la vida i que també és perfectament possible fer-ho aquí; que si es fés un estudi informatiu es podria demostrar la viabilitat d'aquesta solució; que mentrestant es pot dir que no és possible, que però tot són voluntats o opinions; que no es tenen dades i que suposa que les dades fan por; que la línia del TGV es un fet irreversible i per desgràcia passa per on passa, però que ara resulta que Figueres s'ha d'hipotecar per solucionar un problema del Ministeri; que es va fer un contracte amb una empresa privada perquè fés un tunel de peatge al Pertús; que a partir del 2009 havien de començar a passar trens pel tunel i que el 2009 no arribarà la línia del TGV perquè a Girona i Barcelona tot s'ha enderrarrat; que el Ministeri de Foment, de boca de la seva inefable ministra, va anunciar aquest estiu que ja tenien a punt un pla B i que curiosament és en aquesta variant en que en els últims plànols ja posava "enlace"; que potser sí que originàriament era una variant, però que ara ja parlen d'"enlace" que es la primera fase; que és un "enlace" de la línia convencional amb la línia del TGV i que no és per a suprimir, sinó per unir les dues vies posant un intercanviador a allò que ells anomenen el paet de la línia del TGV i així poder fer passar alguns trens pel tunel i així solucionar el seu problema com és pagar 20 milions anuals d'indemnització a una empresa privada; que aquest no és el

problema de l'ajuntament, sinó que el problema és que es tindran vies per un costat i vies per un altre; que l'estudi informatiu que ja està aprovat diu que la primera fase a realitzar és de Vilamalla a Vilafant i que la segona fase, que és la baixada per darrera el Castell i enllaçar amb la línia de Llançà, ja es farà més endavant sempre i quan l'Ajuntament de Figueres o d'altres administracions ho paguin perquè el ministeri de foment no pensa posar-hi ni un duro; que el mateix estudi informatiu ho diu i que el propi Alcalde quan va tornar de la darrera reunió a Madrid ho va confirmar; que per això es oportú parlar de tenir el propi pla B, ja que si no potser es quedaran amb les vies al centre de Figueres 50 anys més perquè, una vegada solucionat el problema amb el ministeri, ja es veurà que passa amb el problema de Figueres; que Figueres necessita tenir un document que acrediti que és possible tenir una altra solució i que això és un acte de responsabilitat; que, com a responsables polítics, s'ha de tenir resposta a la situació que es pot crear més endavant; que també s'ha dit que en les distàncies per anar a peu a l'estació una gent la tindrà aprop una i altre gent tindrà aprop l'altra i que anteriorment des d'Esquerra van fer un petit plànol que agafava uns radis; que a un radi de 1000 metres des de l'estació actual, que per al entesos en mobilitat és la distància òptima pels desplaçaments a peu, abarcava tota la Marca de l'Ham, Eixample, Cendrassos, l'Horta de l'Hospital, el Parc Bosc, part del Poble Nou, Creu de la Mà i el Rally Sud, és a dir, la pràctica totalitat de la ciutat de Figueres i que a 1000 metres d'on va situada l'estació, segons els plànols actuals, hi queda el Culubret, Bon Pastor, el Parc Sol i una part del Poble Nou; que els plànols no enganyen; que dir que això afavoreix uns i perjudica uns altres no és així, ja que la veritat és que afavoreix pocs i perjudica molts; que, referent al transport de mercaderies, primer s'ha de veure si realment el centre intermodal d'El Far-Vilamalla és realment necessari perquè hi ha alguns experts en tema de transport com el Sr. Padrosa que no ho tenen massa clar; que el redactor del pla urbanístic de l'àrea urbana de Figueres comenta que no sembla que hi hagi massa interès per part de les plataformes logístiques a situar-se en aquell punt i que, segons sembla, fins ara només la Seat hi té algun petit interès; que el centre intermodal es troba a llevant i l'estació que es projecte està a ponent; que el que s'està fent és dificultar la connexió a les mercaderies i que seria més favorable el soterrament que no

pas el desplaçament del tren; que és important la posició de l'estació; que no havia llegit fins ara l'estudi de l'Interrec perquè sempre havia sentit els discursos de l'ex alcalde Armangué que parlava de l'estudi i que es pensava que era un estudi "fet a mida", però que ara s'ha llegit aquest estudi i que d'aquest document es desprèn que hi ha diferents possibilitats que ni una és bona ni l'altra dolenta, sinó que tot depèn del model de ciutat que es busca i que es parla que les estacions centrals afavoreixen els centres; que Figueres és una ciutat petita que té un Perpinyà i Girona aprop i que necessita consolidar i potenciar el seu centre; que una estació situada a les afores acaba afavorint la creació de grans superfícies; que no estan discutint d'on volen posar l'estació, sinó de quina ciutat volen; que se'ls hi diu que això ja està fet i que no es pot canviar, però que aquest mateix estudi parla que a la ciutat Manheim la companyia de trens alemanya volia canviar l'estació del centre de la ciutat i que van estar lliutant totes les forces polítiques i els agents econòmics de la ciutat fins que van aconseguir que l'estació es mantingués al centre; que a la ciutat d'Utrecht cada força política defensava la seva opció i que al final van acabar fent un referendun; que Esquerra, ja l'any 2003, va demanar un referendun i que no se'ls va fer cas; que l'Enginyer de Camins Sr Vergés l'any 2003 va fer un estudi en el qual feia una valoració econòmica de la variant respecte del soterrament i que el resultat era que la variant tindria un cost aproximat de 91 milions euros i que el soterrament tindria una cost d'uns 51 milions d'euros, és a dir, la meitat; que s'ha comprovat que aquest Enginyer no anava massa errat perquè l'estudi informatiu fet per Fomento diu que la variante tindrà un cost de 92 milions d'euros; que aquest estudi era bastant acudat i que ajuda a reforçar les tesis d'Esquerra que el soterrament és molt més econòmic que no la realització de la variant; que no poden estar massa agraïts de les activitats del conseller Nadal respecte a Figueres perquè el que ell ha volgut per a Girona és el que vol prendre a la ciutat de Figueres; que Girona tindrà l'estació soterrada al centre i la línia ferroviària de l'eix transversal; que una de les tesis del per què Figueres havia de desplaçar l'estació a l'oest era perquè així l'eix transversal ferroviari hi arribaria; que el projecte de línia de TGV que es començarà a executar de moment no contempla estació, sinó que només contempla un Paet que és un Puesto de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes; que això vol dir

que si ve un tren de mercaderies que és més lent es parará allà i deixarà passar el tren de passatgers o que si hi ha algun tren amb algun problema el deixaran al Paet i que de moment això és el que hi ha en el projecte; que si es fa la variant o "enlace" allà si que es preveu algun tipus d'estació i que se suposa que es podran compartir les instal·lacions de manera que es possibilitaria l'aturada dels trens d'alta velocitat i la hipotètica línia de rodalies d'alta velocitat Figueres/Lleida, però que per fer això no cal desplaçar l'estació del centre de Figueres; que l'estudi Interrec basava els moviments importants de persones per la línia TGV des de Perpinyà cap a Barcelona, el port o l'aeroport i que com a moviments secundaris parlaven de Girona, Tarragona o Lleida i que Figueres no hi sortia; que té una certa lògica perquè un TGV no pot anar parant cada 30 kilòmetres, ja que això seria un impediment tècnic i que creu que amb això s'haurien contestat a la majoria d'argumentacions que han anat sortint.

Seguidament, intervé la Presidència que diu que creu que han sortit molts dels temes que preocupen al conjunt de la ciutat; que valora molt l'esforç de portar al Ple aquest tema per part del grup municipal d'Esquerra Republicana i del grup Popular; que creu que una de les factures que es paguen quan s'està al govern és que no s'està sempre tan al costat del que diu la gent de peu; que com ha explicat el senyor Pere Casellas com a portaveu del grup socialista i actuant com a tinent d'alcalde de la ciutat o com ha explicat el senyor Albert Ollé algunes de les variables que condicionaven aquest debat ara han deixat de ser variables i ja són constants; que el senyor Solé que ve del món de les ciències sap que hi ha variables que es poden moure i que hi ha constants que condicionen la reflexió; que el govern vol dir que després de tenir moltes reunions amb els regidors, comissions per parlar del tema d'infraestructures, molts contactes amb el govern de Catalunya, amb el conseller Nadal, amb el senyor Manel Nadal, amb el senyor Oriol Nelo, responsables del govern de Catalunya de política territorial i del conjunt del govern de Catalunya de totes les forces polítiques, reunions que han mantingut amb l'alcaldia, amb el senyor Pere Casellas, amb arquitectes i urbanistes de la ciutat tothom es persuadeix que per a una ciutat de 42.000 habitants plantejar un model de dues estacions seria una equivocació; que no s'està parlant només de tema ferroviari, sinó que s'està parlant del concepte de l'intermodalitat que té a veure amb l'estació del

TGV, estació de ferrocarril de Renfe i també de com s'orienta tot el tema d'accés des del punt de vista de trànsit rodat, de l'estació d'autobusos, d'accés de vehicles i que aquesta es una decisió determinant; que en aquests moments els objectius del Ministerio de Fomento no són coincidents amb els de la ciutat; que l'objectiu del Ministerio de Fomento és atendre uns compromisos d'Estat d'arribar a la frontera el gener del 2009 i que han de ser conscients d'aquesta limitació i d'aquesta acotació de la reflexió perquè el Ministerio té uns objectius i els complirà; que ara se'ls brinda l'oportunitat de superar d'una vegada el debat que ja es va iniciar al final dels anys 70; que li han fet arribar una informació del setmanari Empordà del 2 d'agost de 1978 que diu "pas a nivell 18 metres d'un gran problema tan antic com el mateix ferrocarril" i que informacions de pocs mesos més tard parlaven com a imminent la solució del soterrament i que Enginyers, Arquitectes i tothom hi va dir la seva i va posar cullerada; que haurien de ser capaços d'erradicar la comparació amb Girona, ja que aquesta visió lesiona l'estat d'ànim de la ciutat i que d'una vegada s'ha de trencar aquesta tensió, aquesta comparança perversa amb la ciutat de Girona; que és una sort que hi hagi tan aprop la ciutat de Girona i que el que és imprescindible és que un noi o una noia de Figueres quan vulgui ser metge no hagi d'anar a Barcelona, sinó que es pugui formar a la demarcació i que quan tingui la carrera a la butxaca d'enginyer, de metge o del que sigui tingui molt clar que la decisió de residir a Girona, a Figueres o a La Bisbal és una decisió que pot prendre en funció de moltes variables i que és el tema de les infraestructures el que han d'haver estar capaços de fer-lo d'una forma correcta i harmònica; que com alcalde reclama que no es contribuïxi al desànim de la ciutat; que han anat diverses vegades a Madrid; que alguna d'aquestes visites han trascendit al públic i és que és un tema difícil; que els objectius de la ciutat no necessàriament són coincidents amb els de del Ministeri; que hi ha un model ferroviari que s'havia plantejat i que s'ha de caminar per fer-lo finalment viable; que ja ho han intentat dir els senyors Casellas i Ollé perquè consideren que a la vista de com estan les coses s'equivocarien si no es donés solució a una única estació perquè no és segur que el Ministeri no es conformés amb un Paet i prou, ja que per a ells és més que suficient per atendre les seves necessitats; que si el govern de Catalunya diu que està disposat a canviar el model ferroviari del país

s'han d'adaptar a aquest model ferroviari; que segurament el senyor regidor d'Iniciativa és un dels regidors que ha tingut una posició més conseqüent oposant-se des de sempre al TGV quan la resta de grups presents al ple està a favor del TGV; que les direccions nacionals dels partits aquí representats han estat a favor d'un model ferroviari a Catalunya que passa pel TGV i això els ha obligat a prendre unes decisions i saben que en el model ferroviari que plantegen a Catalunya les decisions a mitja distància, a Girona, a Barcelona, a Tarragona o a Lleida es faran per un nou model ferroviari que passa per ample de via de TGV; que es una variable que ha deixat de ser variable i que ja és constant i que s'han d'adaptar a aquesta realitat; que alguns grups han manifestat la seva preocupació pel tema d'El Far-Vilamallà; que és una preocupació compartida i que creu que el senyor Casellas els ha situat en la lògica en què s'ha de situar aquesta reflexió; que es té l'oportunitat d'agafar el guant que els brinda el Port de Barcelona; que es diu que dintre un any i mig serà un dels ports del mediterrani de referència i que necessita la complicitat d'aquest petit país que té una superfície que es pot fer amb un d'un dia cap a cap, ja que diuen que amb Mollet del Vallès no en faran prou i amb l'equipament de Girona tampoc i pregunten si d'El Far-Vilamallà han de saltar a Perpinyà i que el posicionament d'aquest plenari unànim sempre ha estat que s'havia de comptar amb El Far-Vilamallà i que aquesta era una oportunitat estratègica que està dient el sector; que van assistir al consell de ciutat d'aquesta setmana i que el sector està dient que a Europa els models ferroviaris tendeixen a discriminar entre trànsit per a viatgers i trànsit per a mercaderies; que s'ha de solucionar l'atenció al viatger, però que també s'ha de pensar en les mercaderies perquè si es fa coincidir el trànsit de viatgers i el trànsit de mercaderies en deu anys es tindrà el colapso assegurat; que es podria debatre què hagués passat si quan el ministre del PP va prometre que a Girona l'estació seria soterrada també el seu successor ministre del PSOE hagués dit que a Figueres també serà soterrada i que no es portarà la via de Renfe a buscar a la del TGV, sinó que al revés la del TGV a buscar la de Renfe i que es pot fer aquest exercici de ficció, però que en aquest moment ja no estan en condicions de fer-ho; que ara estan treballant en primer lloc en garantir un calendari de simultaneïtat; que ha de ser un objectiu compartit per a tota la ciutat i que no es pot permetre que el ministeri de

Fomento resolgui el seu problema i deixi el problema de l'any 79 pendent de solució; que han d'anar tots units i que tan de bo els grups parlamentaris catalans sortin molt reforçats a les eleccions del mes de març i que tan de bo tots els que es troben al plenari tinguin interlocutors personals que estiguin en l'àmbit de les preses de decisions; que el Ministeri de Foment podria tirar endavant el seu projecte de TGV de variant Sud ferroviària, ja que ells fan la connexió que els convé i el que no asseguren és la que convé a la ciutat perquè l'únic que s'ha trobat resolt aquest nou govern és un pacte de dibuix; que l'anterior consistori va pactar amb el Ministeri de Fomento un dibuix que ara s'ha de fer possible amb un element determinant i és que el TGV avança i que, per tant, tot això condiona tota la reflexió; que han de ser capaços d'aconseguir pactar simultàniament les dues infraestructures; que el Ministeri té el compromís del TGV al 2009, però que tot seguit ha de venir l'alliberament de les vies al seu pas per la ciutat perquè es tenen dos passos a nivell i una profunda cicatriu que impideix fer una ciutat moderna i que impedeix construir la nova ciutat que tothom vol; que s'ha de treballar pactant calendari amb el Ministeri i pactant finançament; que no s'ha volgut enganyar ningú; que s'han tingut i es tindran reunions amb el Ministeri de Fomento i amb el govern de Catalunya que han d'anar alliberant aquests dubtes i angoixes que els grups municipals manifesten; que el Ministeri ha dit que estan disposats a posar a disposició els terrenys que s'alliberin de la ciutat quan es revisi el pla general i que és el mateix que deien l'any 1982 i que aquell any, quan parlaven de com es finançaria tot això, deien: "dijo que esta importante inversión se espera poder financiarla en una parte con la recuperación para la ciudad de los terrenos que hasta ahora se hallan ocupados por las dependencias y las vías del ferrocarril i que això mateix ho va dir fa un mes al Ministeri de Foment; que ells no han canviat i que diuen que quan l'ajuntament vulgui afrontar tot això ha de revisar el pla general; que en el ple de mes de desembre el govern portarà una proposta de despesa per engegar els treballs de la revisió del Pla General; que en el pressupost del 2008 hi constaran els pressupostos necessaris per poder revisar del pla general i que es farà amb l'ajut de tots els grups municipals i amb els aprofitaments necessaris perquè en aquesta ciutat nova que es vol fer tothom hi ha d'haver pogut dir la seva; que l'alcalde de la ciutat no té perquè dubtar

de la paraula del Conseller de Política Territorial Sr. Quim Nadal amb qui s'ha reunit en diverses ocasions i que en seu parlamentària de 18 de juliol de 2007 va dir que en dos anys a cap ciutat de Catalunya hi quedaran passos a nivell que impedeixin la vida normal d'una ciutat; que té dubtes seriosos sobre si es podrà aconseguir en aquest termini, però que no té cap dubte del compromís polític del conseller i del seu compromís en ajudar a la ciutat de Figueres de treure's aquest mal de cap de sobre; que el grup Socialista està treballant amb molta complicitat per tancar acords en aquesta direcció perquè el govern de Catalunya té la composició que té; que voldria agrair sincerament sense cap punt de cinisme la tenacitat per tornar a situar de nou aquest debat sobre la taula, però que demana que siguin conscients del moment històric en què es troben i de la necessitat de la unitat d'acció; que qualsevol dubte que puguin tenir ho contrastin amb els seus propis Consellers i els seus propis Diputats a Madrid o a Barcelona i que després poden tornar a reprendre junts el camí per resoldre aquest tema perquè el que seria un suspès i del que se n'haurien de donar tots vergonya és que es faci la via del TGV i la variant ferroviària sud i quedés pendent de solució la via del tren al seu pas pel centre de la ciutat; que aquest seria un suspès per al conjunt d'aquest consistori i sobretot per al seu alcalde; que agraeix la seva actitud i els arguments que posen sobre la taula; que el govern està treballant i s'està documentant d'una forma suficient per tenir argumentari i que al marge del que s'aprovi en aquest plenari el govern va sempre ben documentat; que es podran fer totes les anàlisis comparades de models que siguin necessàries, però que el missatge que sembla necessari que es llanci a la ciutat i a les altres administracions és que saben on van i que volen que això acabi bé; que vol fer una crida a la unitat d'acció i que això que ha faltat tant en aquesta ciutat durant tants d'anys aquest nou govern, com a mínim d'entrada, ha de poder partir de la premisa que ha de ser possible.

A continuació, després de les intervencions esmentades, se sotmet a votació la proposta abans transcrita. El Ple de l'Ajuntament ACORDA de no aprovar-la en votar-hi a favor els sis membres de l'Ajuntament següents: Mata Solsona, Solé Soler, Besora Causadias, Carbonell Sabartés, Bertran Soler i Borrego Torres; i en contra, els onze membres de l'Ajuntament següents: Vila Vicente, Casellas Borrell, Bonany Pagès,

Yécora Romero, Ollé Sangenis, Pineda Llauro, Pujulà Comajuan, Milán Peñalver, Ferrer Sala, Felip Gayolà i Navarro Hurtado.

Seguidament, torna a intervenir la senyora Mata Solsona que diu que com a promotors del ple lamenten molt veure's un altre cop davant d'un ajuntament vençut i plagat d'arguments que ja fa quinze anys que s'estan fent; que pensen que queden amb un deute cap a la ciutadania; que el seus fills li pregunten per què el tren ja no estarà més al centre i que els diu que no ho sap i que pensa que amb la negació d'aquest estudi hauran de dir sempre més que no saben perquè el tren marxa del centre de la ciutat.

A continuació, torna a fer ús de la paraula el senyor Borrego Torres que diu que lamenta el resultat; que creuen que un estudi no costava rés fer-ho i que hagués estat bo; que se n'alegren que per fí hi hagi una revisió del Pla General, ja que des de l'anterior mandat ho estaven demanant i que el Partit Popular es posa a disposició del govern en tot el que sigui necessari tant si el mes de març governen com si no.

Seguidament, torna a intervenir la Presidència que diu que agraeix les paraules del senyor Borrego i que a vegades algú li ha comentat que, vist des de Catalunya, costa molt distingir quin és el color polític del Ministre de Foment.

A continuació, torna a fer ús de la paraula el senyor Casellas Borrell que diu que torna a apel·lar a la responsabilitat al grup d'Esquerra i com a membres d'un partit avui amb responsabilitat de govern; que els torna a emplaçar a seure's per parlar d'exigir el desmantellament simultani, a parlar de què en faran de la part de les vies que s'alliberen i a que deixin estar d'una vegada aquest debat; que accepta les paraules de la senyora Mata i que no té cap intenció de replicar de manera agressiva, però que li demana responsabilitat per enèsima vegada.

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