

DIARI DE GIRONA

Un Diari lliure per a una societat lliure

Editorial Gironina, S.A.

Director: Narcís Planas i Gifreu

Núm. 15440

Dissabte, 27 de març de 1993

Preu: 100 PTA

La llista d'ERC a les generals a Girona serà encapçalada per Reguant

Girona.- Josep Maria Reguant, diputat gironí al Parlament de Catalunya i regidor a l'Ajuntament de Palafrugell, encapçalà la llista d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) per Girona a les properes eleccions legislatives. Aquesta llista ha de ser aprovada avui pel consell nacional d'ERC que, segons han indicat fonts del partit, donarà el seu vist-i-plau a la candidatura proposada pel comitè polític federatiu de la regió de Girona, en la qual el responsable de la secció comarcal del Gironès, Carles Buenaventura, serà el número dos.

(Pàg. 19)

El regidor d'ERC abandona la comissió de govern de Santa Coloma

Santa Coloma de Farners.- El regidor d'ERC a l'equip de govern de Santa Coloma de Farners, Ricard Dilmé, presentarà avui la seva renúncia com a tinent d'alcalde i membre de la comissió de govern del Consistori. Dilmé ha deixat clar, però, que vol continuar ocupant les regidories d'Ensenyament i Informació i Participació Ciutadana. L'alcalde de Santa Coloma, Joan Arrú, va dir ahir que l'actitud de Dilmé és provocada pel fet que «després del ple dels pressupostos, en què es va abstenir, li vaig demanar que reflexionés».

(Pàg. 19)

Immediatament després de ser inaugurada pel ministre Josep Borrell

La variant de Girona de la N-II s'obre al trànsit aquesta tarda

■ La nova via, que té 17 quilòmetres i enllaça Fornells amb Medinyà, permetrà descongestionar el trànsit de la ciutat

■ El cost total de les obres, que han durat dos anys i mig i han estat envoltades de polèmica, puja a 10.000 milions de pessetes

(Pàgs. 9 a 14)



Sabina entusiasma 3.500 incondicionals. Joaquín Sabina va actuar anit amb èxit, durant unes dues hores, davant de 3.500 gironins que varen vibrar amb un extens i variat repertori del cantautor. Sabina va recordar que a Girona havia ofert l'últim concert amb el grup Viceversa. A la fotografia de Marçal Molas, un moment de la seva brillant actuació.

(Pàg. 51)

L'alcalde de Tossa dubta que l'oposició li presenti una moció de censura

Tossa de Mar.- L'alcalde de Tossa de Mar, Pilar Mundet, va assegurar ahir que té «seriosos dubtes» que l'oposició presenti una moció de censura contra ella, a causa de les «discrepàncies entre CDC i UDC». Mundet va fer aquestes afirmacions durant un acte informatiu convocat per l'equip de Govern (que actualment es troba en minoria) i al qual van assistir, ahir a la nit, un centenar de veïns.

L'acte, al marge de fer un balanç de la situació actual de l'Ajuntament i de la gestió dels dos anys que es porten de legislatura, es va centrar bàsicament en la possible moció de censura i en la dimissió de l'equip de Govern dels regidors Francesc Xavier Domènech i Jaume Veciana. En la seva intervenció, l'alcalde va criticar Domènech i va elogiar Veciana.

(Pàg. 3)



Afirmen que encara es pot evitar que Castell sigui urbanitzat

Palamós.- Els quatre ponents que van participar ahir a l'acte «Per què s'ha de salvar Castell?», van coincidir que encara es pot evitar que s'urbanitzi aquesta zona de Palamós. A l'acte —a la fotografia—, també es va dir que la urbanització podria beneficiar el municipi a curt termini, però que a la llarga seria perjudicial. (Foto A. REYNAL).

(Pàg. 16)

Va ser segellada a la Loteria Sagarrull

Una butlleta múltiple de la Loteria Primitiva deixa 98 milions de pessetes a Girona

Girona.- Una butlleta de la Loteria Primitiva, de la qual es desconeix la identitat del propietari, ha estat premiada amb 98.008.748 pessetes. La butlleta va ser segellada a l'Administració de Loteria Sagarrull de Girona. Es tracta d'una butlleta de set apostes amb un premi de «sis» i sis premis de «cinc». Per al «sis» han correspost 96.845.312 pessetes, mentre que

cada «cinc» ha estat premiat amb 193.906 pessetes. En aquest sorteig de la Primitiva, a banda l'encertant de Girona, dues butlletes més han encertat els sis números. Fonts de la delegació a Girona de l'Organització Nacional de Loteries i Apostes de l'Estat varen afirmar ahir a la tarda que ningú no s'havia posat en contacte amb ells.

(Pàg. 50)

AIR INTER

Enllaços amb AIR FRANCE:

- A ORLY: Nova York (Newark), Carib...
- A CHARLES DE GAULLE: Europa, Amèrica...

Informació i reserves a AIR INTER PERPIGNAN - Tel. 07 33 68 61 22 24 • AIR FRANCE BARCELONA - Tel. (93) 487 24 24 i totes les agències de viatges.

**NOUS HORARIS DELS VOLS
PERPINYÀ-PARÍS
A PARTIR DEL 29 de MARÇ**

Sortida de PERPINYÀ	7h10	11h25	15h20	19h20
Arribada a PARÍS	8h30	12h40	16h35	20h35
Sortida de PARÍS	9h20	13h15	17h05	21h15
Arribada a PERPINYÀ	10h35	14h30	18h20	22h30

LA VARIANT DE LA N-II

Borrell inaugura avui el desviament, dos anys i mig després d'iniciar-se les obres

Una inversió de 10.000 milions per descongestionar el trànsit de Girona

R. PONSATÍ

Girona.- Dos anys i mig després d'iniciar-se les obres, el ministre d'Obres Públiques i Transports, Josep Borrell, inaugura avui la variant de la carretera N-II, que ha de permetre resoldre el problema que comporta que el trànsit de la nacional Madrid-la Jonquera travessi el nucli urbà de Girona.

Aquesta via de 16.886,78 metres de longitud i dos carrils de 3'5 metres d'amplada, que ha estat construïda per Ocfite, la fusió temporal de les empreses Ocisa i Ferrovial, és l'obra d'infraestructura més important de Girona i també la més cara, donat que, segons l'enginyer del MOPT Antoni Bartolí, haurà costat prop de deu mil milions de pessetes, ja que als 8.723 milions de pessetes de l'execució s'ha d'afegir el cost dels terrenys expropiats i els serveis afectats.

La variant de Girona, que s'espera que sigui utilitzada diàriament per més de 17.000 vehicles, s'inicia en el punt quilomètric 717 de la N-II, en el terme municipal de Fornells de la Selva. Els seus primers set quilòmetres recorren per un terreny pla i, en alguns trams en paral·lel amb l'Onyar, riu que creua a l'altura del punt quilomètric 6'100. Posteriorment s'interna a la Vall de Sant Daniel, on s'han hagut de construir viaductes i túnels artificials, i a partir del quilòmetre 12 discorre paral·lela al Torrent de les Mines fins a creuar, a l'altura del Congost, el viaducte del Ter, les vies del ferrocarril i la carretera C-255 de Girona a Palamós, dins el terme municipal de Celrà.

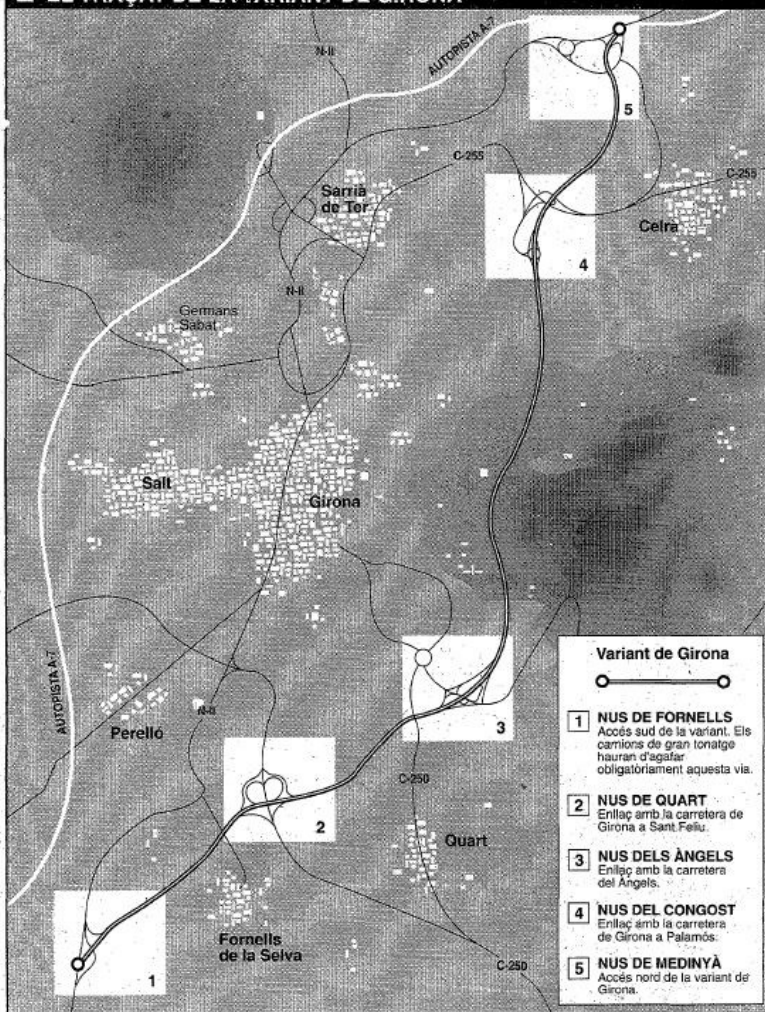
Després de creuar el riu Terri en el quilòmetre 16'300, connecta amb la N-II a l'altura del punt quilomètric 733 d'aquesta carretera, situat al terme municipal de Medinyà.

Al llarg dels gairebé 17 quilòmetres de longitud de la variant, que també disposa de dos trams de via lenta de 3'5 metres d'amplada entre els quilòmetres 6'640 i 8'500, i 11'640 i 13'300, s'han construït cinc enllaços. El de l'inici, en el terme municipal de Fornells de la Selva; el del punt quilomètric 3'200 amb la carretera C-250 de Girona a Sant Feliu de Guíxols, i el del quilòmetre 6'600 amb l'antiga C-250, aquests dos dintre el terme municipal de Quart; el del punt quilomètric 14'200 amb la carretera C-255 de Girona a Palamós, i el del final de la via.

En el seu traçat s'han construït set passos elevats, quatre passos inferiors, cinc ponts d'un sol arc, dos viaductes de bigues prefabricades que permeten salvar els rius Onyar i Terri, quatre viaductes construïts amb bigues que pesen 60 tones i que permeten salvar el Ter i disminuir l'impacte ambiental a la Vall de Sant Daniel, un calaix fixat sota la línia fèrria a Fornells, i tres túnels artificials a la Vall de Sant Daniel.

Per fer la carretera, en la construcció del ferm de la qual s'han utilitzat 150.000 tones de paviment bituminós i 18.000 tones de rodadura drenant PA-10 —un producte aquest últim que si bé s'havia experimentat en trams curts, no s'havia utilitzat mai per revestir tot el traçat de cap carretera de les comarques gironines—, els prop de 300 empleats d'Ocfite que han treballat en les obres han mogut més de 4 milions de metres cúbics de terra. La variant disposa també de 17 quilòmetres de cunetes revestides de formigó i 14'4 quilòmetres de vorada de protecció de terraplens.

EL TRAÇAT DE LA VARIANT DE GIRONA



Variant de Girona

- 1 NUS DE FORNELLS
Accés sud de la variant. Els camions de gran tonatge hauran d'agafar obligatòriament aquesta via.
- 2 NUS DE QUART
Enllaç amb la carretera de Girona a Sant Feliu.
- 3 NUS DELS ÀNGELS
Enllaç amb la carretera dels Àngels.
- 4 NUS DEL CONGOST
Enllaç amb la carretera de Girona a Palamós.
- 5 NUS DE MEDINYÀ
Accés nord de la variant de Girona.

800 milions per reduir l'impacte

Girona.- El Ministre d'Obres Públiques i Transports (MOPT) té previst invertir al voltant de vuit-cents milions de pessetes en mesures correctores per reduir l'impacte ambiental de la variant. En aquest sentit, s'han hidrosembrat un total de 800.000 metres quadrats de terreny utilitzant un sistema americà que consisteix a llançar una solució que conté aigua i llavors que s'impregna fàcilment, en especial en els llocs de molta duresa. Segons els tècnics del MOPT, la hidrosembra permet un control de l'erosió, la stabilització global dels taluts i la millor implantació de les espècies arbòries que s'han plantat.

A més, el MOPT també ha col·locat un total de 90.000 metres cúbics de terra vegetal al llarg del traçat de la nova carretera. Dins de les actuacions medio-ambientals, s'han construït tres falsos túnels a la zona de la Vall de Sant Daniel amb la finalitat de reduir l'efecte barrera i

alhora restituir la morfologia inicial de la muntanya. Al llarg de la Vall s'han executat uns viaductes que s'han construït utilitzant la tècnica de dovelles prefabricades i que han anat col·locat mitjançant un llançador. Segons el MOPT, aquesta tècnica ha permès actuar des del mateix traçat afectant molt poc els fons de la Vall i reduir també el nombre de peus necessaris.

Pel que fa la repoblació forestal, els tècnics de l'obra calculen que com a conseqüència de la construcció de la carretera s'han hagut de treure un vint per cent d'arbres i arbusts i per tal de disminuir aquest impacte, el Ministeri d'Obres Públiques i Transports ha anunciat que ha plantat al llarg dels disset quilòmetres de la variant un total de 120 mil arbres i 80 mil arbusts. Els arbres que s'han plantat pertanyen a espècies autòctones com ara alzines, roures, pins pinyoners, pins halepensis i alsines sureres. Aquests arbres són de

poca edat ja que d'aquesta manera es garanteix la seva supervivència durant molts anys.

En un dels enllaços, concretament al de la carretera de Palamós, s'han plantat arbres més grans com a funció correctora visual. Aquests arbres han estat subministrats per la cooperativa la Fageda de Santa Pau i han estat cuidats a les instal·lacions que la cooperativa de disminuïts físics, psíquics i sensorials disposa a la finca de can Casals.

Un altre de les mesures correctores que ha adoptat el Ministeri d'Obres Públiques i Transports ha estat el canvi del traçat a la zona del Torrent de les Mines amb l'objectiu de respectar al màxim el seu llit natural, segons han assegurat els tècnics que han treballat a l'obra. Finalment, els responsables del MOPT han manifestat que s'han tractat els cinc accessos i enllaços des d'un punt de vista paisajístic i estètic sense oblidar tampoc la seva integració medio-ambiental.

Cronologia

Setembre de 1963: L'Ajuntament de Girona, presidit pel doctor Ordís, acorda demanar al MOPU que la carretera N-II passi per la plaça Marquès de Camps, la Gran Via i l'avinguda Ramon Folch.

Gener de 1970: El regidor de l'Ajuntament de Girona Gómez Herrero fa unes manifestacions en les quals s'assegura que una bona solució al problema del trànsit que pateix la ciutat seria la creació d'una carretera per sobre la Vall de Sant Daniel. Precisament, es diu que una carretera per l'est possibilitaria l'alliberament del trànsit.

Gener de 1970: El pla general d'Urbanisme contempla un traçat pensant ja en la futura variant i que va des del límit de Girona i Sarrià de Ter fins a Fornells de la Selva.

Novembre de 1979: La comissió provincial d'Urbanisme qualifica preventivament com a parc natural les Gavarres.

Gener de 1981: Joaquim Nadal convoca una reunió a l'Ajuntament de Girona en la qual participen membres del Congrés de Diputats, Senat i Parlament i es demana a la Generalitat el desviament de la N-II pel centre de Girona.

Novembre de 1981: La Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Girona publica un informe en què mostra la situació crítica que pateix la ciutat amb el pas de la N-II.

Desembre de 1982: Nadal demana al primer ministre d'Obres Públiques del Govern socialista, Julián Campo, que es faci la variant.

Gener de 1983: Els tècnics del MOPU presenten a l'Ajuntament de Girona sis opcions del projecte de desviament de la N-II. Totes les propostes contemplen la creació d'una carretera de quatre carrils. Cinc dels projectes passen per l'oest i un l'est. Aquesta última proposta la defensa el MOPU.

Abril de 1983: L'Associació de Naturalistes de Girona manifesta el seu total desacord amb el projecte de fer passar la variant per l'est i proposa que s'estudiï una altra opció.

Juliol de 1983: El ple de l'Ajuntament aprova per unanimitat un document en el qual es manifesta en contra que la variant passi per Sant Daniel adduint raons de tipus urbanístic i ecològic.

Juliol de 1983: Un incendi forestal crema durant tres dies diverses àrees dels Àngels i la Vall de Sant Daniel i afecta més de cent hectàrees. Tots els indicis van apuntar que el foc va ser provocat i els grups ecologistes denuncien que no es va deixar entrar al país hidroavions francesos per ajudar en l'extinció.

Juliol de 1983: L'Ajuntament de Salt aprova en un ple que el rescat del tram de l'autopista A-7 és la millor solució al tema de la variant.

Setembre de 1984: Nadal s'entrevista amb el ministre Julián Campos pel tema del desviament però no hi ha resposta.

LA VARIANT DE LA N-II

Fins ara, els grups ecologistes han perdut tots els recursos als tribunals

L'oposició ciutadana a la solució est

DAVID CÉSPEDES

Girona.- La construcció de la variant de Girona per l'est ha topat des d'un bon principi amb l'oposició dels grups ecologistes que han manifestat el seu desacord amb el pas del desviament per la Vall de Sant Daniel. Fins al moment, els col·lectius antivarient han perdut tots els recursos que han presentat davant la justícia encara que queda pendent una resolució del Parlament europeu sobre el projecte i la necessitat de disposar d'un estudi d'impacte ambiental.

Els opositors a la solució est han defensat sempre la Vall de Sant Daniel per considerar-la un dels pulmons de la ciutat i el rescat del tram de l'autopista que passa pel municipi de Girona com a alternativa a la construcció de la variant. Durant aquests anys han aparegut diversos moviments d'oposició com ara la Coordinadora N-II per l'Autopista de Girona i altres entitats que es van agrupar en una assemblea de salvaguarda de la Vall de Sant Daniel que estava integrada per diferents associacions, des de partits polítics com ERC, passant per associacions de pares d'alumnes d'algunes escoles i fins a sindicats com CC.OO., entre d'altres. La negativa a acceptar la solució est també va originar la creació de l'Associació d'Amics de la Vall de Sant Daniel, que s'ha encarregat de tramitar tots els recursos contra el projecte a través d'Ignasi Doñate, el primer advocat en guanyar un judici ecològic a l'estat espanyol.

Durant aquests anys, les entitats opositores han portat a terme diverses accions de protesta, algunes d'elles espectaculars, com l'abocament de set tones de terra a la plaça del Vi, davant la presència de l'alcalde, Joaquim Nadal, la substracció de les fites que marcaven els terrenys abans de començar les obres, l'aturament de les màquines excavadores i la manifestació més gran convocada als darrers anys a Girona amb la participació de més de cinc mil persones. Algunes ac-



L'oposició a la variant va generar l'any 1989 una de les majors manifestacions dels últims anys a Girona.

cions van acabar al jutjat però l'empresa constructora va decidir retirar la demanda i tot va acabar amb una multa econòmica. Amb aquestes accions, totes elles cíviques, els grups antivarient que moltes vegades van rebre el suport de les associacions de veïns i els estudiants, volien aturar un procés que s'ha fet ja realitat sense que hagi sortit cap sentència que determini la il·legalitat del projecte. Coincidint amb les aturades de les obres per part dels membres de la Coordinadora N-II i els estudiants gironins, l'Audiència Nacional es va pronunciar el novembre de l'any 1990 contra la paralització de la variant defensant en la seva sentència l'interès públic del projecte i adduint que no es podia suspendre un acte administratiu. El gener passat es va fer pública la sentència aprovada el 28 de desembre de 1992 en la que l'Audiència Nacional desestimava el recurs

contenciós-administratiu presentat per l'Associació d'Amics de la Vall de Sant Daniel contra el projecte de la variant en considerar que l'obra compleix tots els requisits establerts per la llei.

L'Audiència va donar per provat que el projecte va superar el tràmit d'exposició pública, una de les reclamacions dels grups ecològics, i sobre el tema de l'estudi d'impacte ambiental, la sentència afirma que l'estudi realitzat per Senen Josa sobre la repercussió ambiental ja és vàlid. A més, l'Audiència Nacional també va refusar l'argument de l'associació d'Amics de la Vall de Sant Daniel en el sentit que la variant no resoldria els problemes de trànsit de la ciutat ja que no constitueix per si una casa legal, segons la sentència.

L'únic recurs que encara no s'ha resol es troba al Parlament europeu. En aquest sentit, el novembre passat, la comissió de peticions del

Parlament europeu va acordar tornar a donar un termini al Govern espanyol perquè enviés, a través del MOPT, l'estudi d'impacte ambiental de la variant de Girona i va anunciar que en cas que no es fes s'obriria un expedient d'infracció a través del Tribunal de Justícia.

El febrer de l'any 1992 el Parlament europeu ja va sol·licitar aquest expedient i segons la resolució feta pública el mes de novembre encara no l'havia rebut. En una visita que va realitzar el novembre passat a Girona, el ministre Josep Borrell va manifestar que el MOPT enviaria aquest estudi i que la variant era una de les millors obres des del punt de vista del respecte al medi ambient. Borrell va qualificar el desviament de model·le, per aquest motiu, va assegurar que era molt difícil que el Parlament europeu trobés alguna objecció al projecte.

Cronologia

Juny de 1990: El Consell de Ministres adjudica la construcció de la variant a les empreses Ferroviària i Oci-sa, que es fusionen temporalment i creen OciFe. L'adjudicació del projecte té un import de 6.557 milions de pessetes. També s'adjudiquen les obres d'execució del pont de Fontajau a l'empresa Lain.

Novembre de 1990: Les obres de la variant est van començar amb el moviment de terres a les zones de Medinyà i Fornells de la Selva. Els treballs havien de començar un mes abans però es van retardar a conseqüència del robatori de les fites que marcaven els terrenys.

Novembre de 1990: El 8 de novembre deu membres de la Coordinadora N-II per l'Autopista van paralitzar durant unes hores els treballs en situar-se davant d'una màquina excavadora que es trobava treballant a Fornells de la Selva. La Guàrdia Civil, amb efectius antiavalots, va procedir al seu desallotjament i dues persones van ser detingudes per obstruir les obres, acusats de resistència a l'autoritat. El dia 29, novament, es van aturar les obres. L'acció es va repetir diferents dies i la Guàrdia Civil va practicar diferents detencions. Preciament el dia 28 de novembre, efectius d'aquest cos van detenir quinze persones.

Novembre de 1990: L'Audiència Nacional resol contra la paralització de les obres de la variant est i defensa l'interès públic del projecte adduint que no es pot suspendre un acte administratiu.

Novembre de 1990: Dos mil estudiants planten a Fornells un miler d'arbres en els terrenys afectats per la construcció de la variant.



Paralització de les obres. Des del primer dia que es van iniciar les obres, el novembre de 1990, i durant aproximadament un mes, els grups opositors a la variant est van protagonitzar una sèrie d'accions davant les màquines excavadores que van acabar en diverses detencions per part dels efectius de la Guàrdia Civil. Disset persones detingudes es van haver de presentar davant el jutge per una demanda presentada per l'empresa OciFe que, finalment, va decidir retirar els càrrecs i els tribunals van resoldre amb una sanció econòmica.



Protesta al saló de sessions. El 9 de maig de l'any 1989 el ple de l'Ajuntament de Girona va aprovar amb els vots a favor de l'equip de govern socialista i en posicionament en contra de CiU i PP, el projecte de construcció de la variant est. La sessió va haver de ser suspesa per l'acció dels grups antivarient, que van desplegar a l'interior del saló de sessions pancartes i van llançar monedes i bombes fèdtes. L'alcalde, Joaquim Nadal, i els regidors de l'Ajuntament de Girona van haver de sortir de la sala protegits per efectius de la Policia Municipal.

LA VARIANT DE LA N-II

Una petita història de deu anys

Actituds, posicionaments i canvis d'alguns importants protagonistes

Félix BOUSO MARES

Girona.- Per sort o per desgràcia hem escrit desenes i desenes d'articles, sobre aquella utopia que s'anomenava «variant de la N-II». I exactament el dia 1 de febrer de 1983 —ara ha fet deu anys— en un reportatge titulat «Punt zero, sense retorn», escrivíem: «...perquè malgrat que alguns puguin posar sobre la taula unes altres consideracions, el desviament suposarà un canvi per a l'estructura de la ciutat, un plantejament nou de cara al futur i un alleujament del cercle que significava la Nacional II al seu pas per Girona».

Deu anys després continuem pensant el mateix. Deu anys en els quals hem tingut el privilegi d'assistir com a espectadors de primera fila a tot aquest llarg camí en el qual tantes bananades i tantes obvietats s'han dit.

Hem estat repassant el «dossier» que tenim arxivat amb totes les informacions que hem elaborat durant aquests tres mil sis-cents cinquanta dos dies. És evident que podríem enfocar aquest article des de diferents angles. Al final hem considerat que millor que exposar uns criteris seria més agradable per a tots recollir frases, fets i dites, dels variats personatges que, d'alguna manera, han tingut contacte amb el desviament.

També és evident que no tot pot quedar recollit. Però si que ens pot servir aquest repàs, a alguns com a recordatori i a d'altres com a descobriment. Comencem.

«La solució Est per al desviament de la N-II no la considerem adequada» (Associació de Veïns de Santa Eugènia. 26 juny 1983) «Viàriament, la solució Est és la millor. Però una cosa és el desviament i una altra la necessitat de redistribució de la xarxa viària interior de Girona» (Joan Terrades. 16 juliol 1983)



Una de les reunions dels alcaldes afectats per la variant el juliol de 1988.

«Diem no a la variant de la N-II i advoquem per l'estructura d'una xarxa interior» (Ple Ajuntament de Girona. 30 juliol 1984)

«El ple ordinari de l'Ajuntament de Girona va aprovar el pla especial de protecció de la Vall de Sant Daniel amb els vots afirmatius del grup del PSC-PSOE i les abstencions de CiU i Grup Popular» (12 febrer 1985)

«La solució Est no contempla els interessos de la ciutat de Girona» (Joan Maria Gelada. 29 març 1985)

«Com pot el ministeri agilitar el projecte si l'Ajuntament de Girona encara no s'ha pronunciat?» (Martí M. Díez Lloret. 3 abril 1985)

«L'Ajuntament de Fornells accepta la solució Est amb els retocs que va fer el CDS» (19 abril 1985)

«Sí que he dit que si la variant passava per Sant Daniel dimitiria. Però el que puc dir és que no dimitiré si la variant passa per la solució Est» (Joaquim Nadal. 5

setembre 1985)

«Hi haurà variant de la N-II al seu pas per Girona. Però s'ha d'oblidar definitivament això de la gratuïtat de l'Autopista» (J.L. Sáez de Cosculluela, ministre d'Obres Públiques i Urbanisme. 28 setembre 1985)

«L'Ajuntament de Salt s'oposa rotundament a qualsevol traçat de la variant de la N-II que circuli pel seu terme municipal» (12 octubre 1985)

«Tothom té clar el que no vol, però ningú diu per on vol que passi» (Joaquim Nadal. 17 desembre 1985)

«Els alcaldes proposen l'eix del Güell com a variant de Girona» (24 desembre 1985)

«No rotund del desviament de la N-II pel Güell» (AA.VV. Santa Eugènia. 10 gener 1986)

«Set dels nou alcaldes afectats demanen al ministre que s'adopti la solució Est» (22 abril 1986)

«El ministre d'Obres Públiques ratifica la solució Est com a tra-

çat de la variant» (28 maig 1986)

Fins aquí el recull d'informació i declaracions sobre la variant. Una atenta lectura ens permetrà descobrir molts enigmes que ara es volen amagar.

I si ens ho permeten, unes afirmacions finals. No perquè siguem savis, sinó perquè hem viscut molt a prop tota la història de la variant.

Creiem que, des del primer moment, el MOPU ha estat l'únic que ha jugat clar i net. El seu objectiu i la seva responsabilitat era el de fer una variant. I sempre ha mantingut aquest criteri, que, d'altra banda, ha estat obert a modificacions.

Creiem que l'Ajuntament de Girona ha jugat moltes cartes en tot el procés. Sembla evident que en un primer moment el que volia era solucionar la xarxa interior viària de la ciutat. Al final ha aconseguit el pont de Fontajau.

Creiem que Salt, amb el seu no rotund que la variant passés pel seu terme municipal va ser el detonant definitiu que va obligar a no tenir més sortida que la solució Est.

Creiem que ha estat excel·lent la lluita que han portat a terme la Coordinadora de la N-II per l'Autopista i l'Associació Amics de la Vall de Sant Daniel. El seu esforç ha estat recompensat amb una variant no perfecta però sí més acurada ecològicament.

Creiem que alguns partits polítics han mostrat una indefinició absoluta entorn al tema. I creiem que no donar la cara obertament en segons quines qüestions té el càstic de no aconseguir vots populars.

I creiem que, definitivament, la variant de Girona —solució Est més el pont de Fontajau— representa per a la ciutat una conquesta molt més important que el que poden deduir en aquests moments.

Això és tot el que hem de dir. Creiem que és suficient.

Cronologia

Novembre de 1990: El secretari general d'ERC, Àngel Colom, visita les obres de la variant i afirma que el MOPU va adoptar la solució est per motius especulatius.

Desembre de 1990: Al voltant de cinc mil persones surten al carrer per protestar per la variant est en una de les majors manifestacions celebrades als darrers anys a Girona. La manifestació va ser senyalada per diversos partits polítics com ara ERC i IC, associacions de veïns i altres col·lectius.

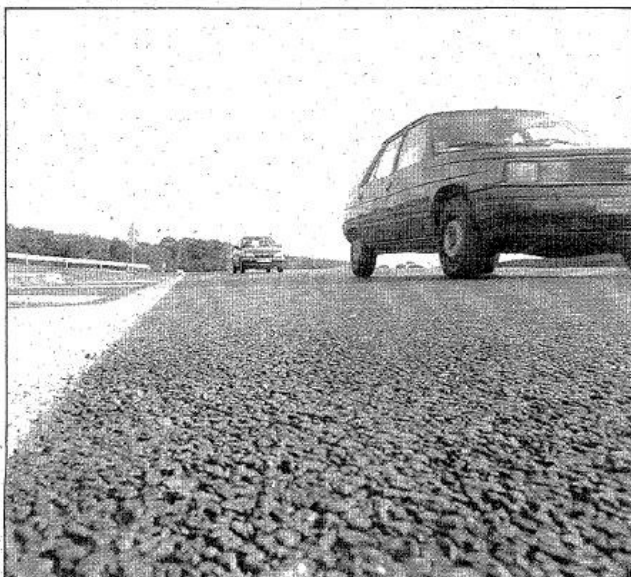
Abril de 1991: La Coordinadora N-II per l'Autopista, dins de les seves accions de protesta contra la variant, inaugura una exposició a la Casa de Cultura en la qual mostra material divers recollit durant els primers quatre anys de l'entitat.

Octubre 1991: El director de l'obra, Francisco Aracil, afirma als mitjans de comunicació en una visita d'obres al desviament, que la variant de Girona serà la millor que s'hagi fet a Espanya i destaca que es causarà el menys impacte ambiental possible.

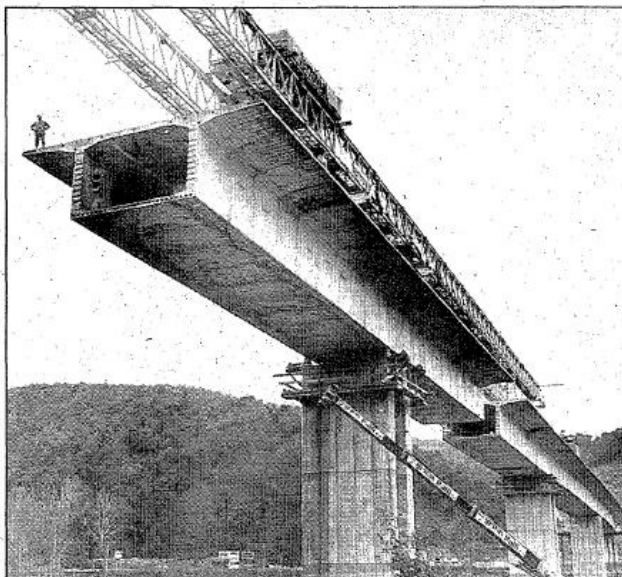
Febrer de 1992: L'empresa encarregada de les obres, Ocife, va decidir retirar la demanda, que inicialment va ser de 150 milions, que es demanava a dos membres de la Coordinadora N-II per danys causats en les accions de protesta que s'havien portat a terme coincidint amb l'inici de l'obra.

Juny de 1992: Un dels tres túnels de la variant s'enfonsa com a conseqüència de l'acció de les pluges i un excés de terra, segons l'informe fet públic per l'empresa constructora. L'accident va provocar ferides al conductor d'un camió.

Març de 1993: El ministre d'Obres Públiques i Transports, Josep Borrell, inaugura la variant est de Girona.



Capa drenant. L'empresa constructora de la variant ha utilitzat en la pavimentació de la carretera un total de 150.000 tones de paviment bituminós i 18.000 tones de rodadura drenat PA-10. Aquest material, que és molt granulat, permet que l'aigua sigui xuclada molt ràpidament pel paviment i doni més seguretat als vehicles que circulin. Aquest és el primer cop que s'utilitza aquesta tècnica en una carretera de les comarques gironines ja que fins ara s'havia experimentat només en alguns trams curts. (Foto PEP IGLESIAS).



300 treballadors i 50 vehicles diaris. L'empresa Ocife, nascuda de la fusió temporal de Ocisa i Ferroviària, ha destinat durant els dos anys i mig que han durat les obres de construcció del desviament de Girona, un total de 300 treballadors i més de cinquanta vehicles diaris. En la construcció dels ponts i viaductes que hi ha al llarg del traçat s'ha utilitzat una tècnica que consisteix a llançar les dovelles mitjançant un carro. D'aquesta manera s'ha salvat l'impacte ambiental ja que s'ha hagut de construir menys pilastres.

DIARI DE GIRONA

Un Diari lliure per a una societat lliure

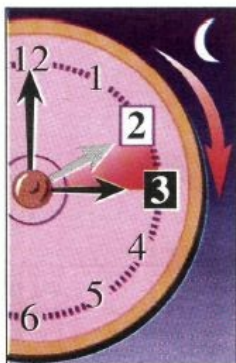
Editorial Gironina, S.A.

Director: Narcís Planas i Gifreu

Núm. 15441

Diumenge, 28 de març de 1993

Preu: 200 PTA



Avui el dia tindrà 23 hores

Girona.- Aquesta passada matinalada els rellotges s'han hagut d'avançar una hora, és a dir a les dues s'han posat a les tres, per adaptar-se a l'horari europeu, per la qual cosa el dia d'avui serà el més curt de l'any en tenir 23 hores. Aquest horari de primavera-estiu regirà fins a l'últim diumenge de setembre, quan els rellotges es retardaran una hora per adaptar-se al d'hivern.

AVUI, DOMINICAL



Jordi Tardà,
un druida en el
temple del rock

■ L'exposició «L'Escola d'Olot» ens apropa a l'obra dels seus principals exponents

■ La Guia de la Tele, amb tota la informació de la setmana

(32 pàgines)

Declaracions a DIARI DE GIRONA del secretari general de CDC

Miquel Roca: «Madrid ens té pànic»

■ «Saben que si entréssim en un Govern de coalició ho fariem millor que ells i mai més no podrien tornar a acusar-nos d'insolidaris»

■ «Vull redefinir un sistema de finançament, perquè no m'agrada que la gent es pensi que tots som una colla de bandarres»

(Pàgines 18 i 19)

Unes 60 persones contràries al traçat increpen el ministre i Nadal durant la inauguració

Borrell assegura que la variant és un exemple de respecte al medi ambient



Els prop de 400 assistents a la inauguració de la variant de Girona, que permet anar de Fornells a Medinyà en un quart d'hora, van recórrer quinze quilòmetres del traçat d'aquesta carretera en autocar, i els dos restants, a peu, tal com s'aprecia en la fotografia de Pep Iglesias. (Pàgines 8 i 9).

Catàleg Gratuït

trucant al
40 00 00

de Girona.

 **LAPEYRE**
FUSTERIA PER EMPORTAR-SE

Ctra. Santa Coloma
Sortida Girona Sud
Autopista A-7
GIRONA

Obert de 9 a 13 i de 15 a 19 h
DE DILLUNS A DISSABTE

Afirma el ministre Josep Borrell durant l'acte d'inauguració de la carretera

«La variant és una obra emblemàtica des del punt de vista del respecte al medi ambient»

R.PONSATI

Girona.— «La variant de Girona és una obra emblemàtica des del punt de vista de respecte al medi ambient», va assegurar ahir el ministre d'Obres Públiques i Transports, Josep Borrell, durant l'acte d'inauguració d'aquesta carretera de 17 quilòmetres de longitud que uneix els termes municipals de Fornells i Medinyà i que evitarà que el trànsit de la N-II passi pel centre de la ciutat.

Josep Borrell, que va dir que més que com a ministre d'Obres Públiques i Transports assistia a la inauguració en qualitat de ministre de Medi Ambient, va indicar que la variant és un exemple d'equilibri entre la necessitat de «crear infraestructures de transport i la de respectar el medi ambient».

En aquest sentit, el ministre va recordar que s'han fet túnels artificials i s'han plantat 120.000 arbres i 80.000 arbustos. «En el nus de Palamós s'han plantat 35.000 arbres i a la Vall de Sant Daniel n'hi ha més ara que abans de fer l'obra», va continuar Borrell, que va destacar que el 10% dels 10.000 milions de pessetes invertits en «aquesta obra imprescindible per a Girona» s'han destinat a preservar i recuperar el medi ambient. A més, Borrell va indicar que l'entrada en funcionament de la nova via suposarà una millora de la qualitat de vida dels ciutadans de Girona, que no hauran de suportar la contaminació sonora i la pol·lució produïda pels vehicles que passen per la N-II.

Referint-se a la inversió, el ministre també va assegurar que «és una de les obres més cares que ha fet el ministeri, perquè ha volgut que sigui un exemple d'una bona interacció entre el transport i el medi ambient».

Finalment, Borrell va indicar que el fet que el pla director d'infraestructures —que ha estat presentat pel MOPT recentment i preveu les infraestructures necessàries per l'any 2007— plantegi la realització d'obres per augmentar la capacitat de les vies de comunicacions de Girona, no vol dir que es construeixi una nova autopista per l'oest i que, per tant, la variant s'hagués pogut fer pel costat de l'autopista. «La reflexió del que farà falta d'aquí a 15 anys no pot



L'acte d'inauguració va començar quan Borrell i els alcaldes dels municipis afectats per la variant van descobrir el senyal que prohibeix l'accés al centre de Girona dels vehicles de gran tonatge. (Foto PEP IGLESIAS).

aturar les solucions al que falta ara i feia falta fa anys, com és la variant de Girona, que ja ha arribat amb un cert retard», va dir el ministre.

Protestes ecologistes

A les dotze del migdia, en arribar a l'Ajuntament de Girona, on va presentar el llibre *Municipi i habitatge* i va fer una conferència sobre *Polítiques d'infraestructura i habitatge*, el ministre, que havia passejat pel Barri Vell acompanyat pel governador civil, Pere Navarro, va ser increpat per unes seixanta persones de grups ecologistes oposats al pas de la variant per la Vall de Sant Daniel. Aquestes persones, que portaven pan-

cartes amb el lema *N-II per l'autopista, salvem Sant Daniel* i cridaven que la variant era un nyap, van fer una xifrada i van acusar Borrell de lladre, corrupte i de cobrar comissions.

Posteriorment, a les dues de la tarda, el mateix col·lectiu es va concentrar a la zona de la variant on s'havia muntat una carpa perquè les prop de 400 persones que assistien a l'acte celebrassin la inauguració amb un aperitiu. Mentre els assistents brindaven, els ecologistes van desplegar pancartes amb els lemes *No a la variant il·legal i Salvem Sant Daniel*, *Van cridar Borrell, fas el passarellet, On és la vergonya, Nadal, dimissió*, i van llençar clavells i tres ous, mentre un dels membres, Ignasi Roca, es baixava els pantalons.

Això va provocar que fos detingut per exhibicionisme i, posteriorment, deixat en llibertat després d'haver estat traslladat a la seu de la comandància.

El comportament dels ecologistes també va motivar que l'alcalde de Girona s'hi encarés i que, en una roda de premsa celebrada al mateix lloc mitja hora més tard, després de recórrer amb autobús el trajecte fins al nus de Medinyà i tornar, Borrell el qualificàs d'«incident sense importància» i «acte inútil», i assegurés que el fet que una persona ensenyi el cul a un ministre «no té cap mèrit, si aquest no es diu Camilo Alonso Vega», que va ser ministre de l'Interior del règim franquista de 1957 a 1969.

En presentar el llibre *Municipi i*

habitatge, que recull les actes de les Quarts jornades de dret local celebrades l'any 91 a Girona, Borrell ja havia dit que, tot i que entenia que hi hagués crítiques a la variant, perquè no hi ha solucions perfectes, no estava d'acord amb algunes actituds, encara que va afegir que «faré tot el que pugui perquè tothom pugui expressar la crítica, ja que la llibertat és un valor que està per sobre de qualsevol altre».

Cal indicar que l'acte d'inauguració es va iniciar a la una de la tarda a l'accés sud de la variant i, després que els assistents recorreguessin tot el traçat, 15 quilòmetres en autobús i 2 a peu, va finalitzar al mateix lloc a les quatre de la tarda, quan es va obrir al trànsit la carretera.



A l'esquerra, Joaquim Nadal recull una pancarta desplegada pels ecologistes a la variant. A la dreta, els assistents a la inauguració en el moment que entren al primer túnel de la carretera. (Fotos PEP IGLESIAS).

La moció del PP «és una estratègia de la crispació i de l'esbranc», segons el ministre

R.P.

Girona.- Josep Borrell va dir ahir que el fet que el Partit Popular hagi presentat una moció de reprovaçió contra ell arran dels fets ocorreguts al Congrés dimecres passat no contribuirà a crispar la vida política espanyola. «De la nostra part no, perquè ja estem resignats. Sabem que és una estratègia de la crispació i de l'esbranc, que no saltres no seguirem ja que és el millor que podem fer», va dir Borrell, que va indicar que el PP està en el seu dret de presentar la moció si considera que hi ha motius. «El Parlament és un lloc per parlar amb serenitat, tranquil·litat, sense insultar, escoltant-se els uns als altres i que cadascú expliqui quins són els seus punts de vista», va continuar el ministre, que va dir que «em sembla que devaluar la vida parlamentària no és bo i, per tant, nosaltres intentarem que el debat parlamentari continuï de la forma més constructiva possible, perquè per això existeixen els parlaments». D'altra banda, el ministre, que va anunciar que les obres de la carretera N-260, de Besalú a Figueres, s'iniciaran aquest any, va assegurar que el projecte del TAV entre Madrid i Barcelona «és una competència de l'Estat, que prendrà les seves decisions després d'haver escoltat a tothom i haver-se llegit els papers que hagi fet tothom». Finalment, va dir que l'Estat estima que la inversió que s'ha de fer en el delta del Llobregat per integrar quatre modalitats de transport —tren, carretera, port i aeroport— és de 350.000 milions de pessetes.

L'alcalde de Girona assegura que la majoria dels ciutadans volen la variant

Nadal: «Avui saldrem un deute històric amb la ciutat i el seu entorn»

R. PONSATI

Girona.— L'alcalde de Girona, Joaquim Nadal, va manifestar ahir que, amb la posada en funcionament de la variant, «saldem un deute històric amb la ciutat i el conjunt de poblacions del seu voltant. I salvant aquest deute històric aconseguim recuperar el retard que havíem acumulat i tornem a situar la ciutat de Girona i el seu entorn en una posició de competitivitat i de modernitat que tots prediquem i voldríem plantejar en termes extremadament seriosos».

Nadal va fer aquesta afirmació en la roda de premsa celebrada a la mateixa variant i després de recordar que fa quaranta anys que es va començar a parlar d'aquesta carretera, que durant aquest temps «la gran qüestió ha estat la capacitat o incapacitat, la presunta impotència de les classes dirigents de la ciutat per fer fer una variant i que en els primers anys dels ajuntaments democràtics «la pressió ciutadana era unànime a favor d'una variant i la pressió que s'exercia damunt l'Ajuntament era a favor d'una solució urgent». L'alcalde de Girona també va destacar que la variant és una carretera que «tanca per primera vegada l'anella de comunicacions de Girona i la seva àrea urbana amb l'autopista, l'accés de Girona sud i la pro-



Joaquim Nadal, conversant amb el ministre Borrell durant el recorregut amb autobús per la variant. (Foto PEP IGLESIAS).

longació del desdoblament de Banyoles que ha construït la Generalitat».

Després d'indicar que ara es podrà analitzar i conèixer el comportament del trànsit interior de la ciutat, Nadal va dir que la gran enquesta sobre la variant la respondran els ciutadans. «L'autèntica sobirania, l'acte de plena llibertat, l'exercici més democràtic comença aquesta tarda:

l'ús de la carretera», va dir l'alcalde, que va destacar que l'equip de govern socialista de l'Ajuntament de Girona ha superat dues eleccions municipals en les quals «s'ha pretès convertir el tema de la variant en el centre de la confrontació electoral».

Pel que fa a l'actuació dels grups antivarient, l'alcalde la va qualificar de «lamentable» i va manifestar que eren «51 ciu-

dans, alguns de Girona i d'altres no, que s'han pretès erigir en la veu del poble i cada vegada més només es representen a si mateixos».

Després d'assenyalar que tant a l'Ajuntament de Girona com a altres afectats per la variant els va costar molt decidir-se pel traçat est i que es va adoptar aquesta solució després d'una «negociació dura», Nadal va dir que «tota la tranquil·litat que podia tenir algun ciutadà de Girona, algun regidor de l'Ajuntament de Girona i jo mateix, des que va començar a veure's com quedava la carretera i avui més que mai, s'han dissipat del tot».

L'alcalde també va recordar que, quan la majoria socialista de l'Ajuntament de Girona encara es resistia al traçat est, la UCD, CiU de Sarrià, Salt i Girona i altres forces polítiques n'eren fervents partidaris.

Finalment, i després d'assenyalar que «a partir d'ara estarem amb la majoria de ciutadans que volen i volien que se'ls traguessin del damunt la llosa fàtica d'una carretera nacional amb trànsit pesat pel centre de la ciutat», l'alcalde va dir que «el fet que alguns regidors de l'Ajuntament de Girona no hagin volgut venir no té cap sentit polític, perquè la coalició governant a Catalunya ha avaluat directament o indirectament aquesta obra».

PAS DE ZEBRA

Fèlix BOUSO MARES

Pla de ciutat

Tothom està content. Tot funciona. Tot marxa. Sembla com si fossin habitants del paradís abans de l'aparició de la serp. Fins i tot els grups municipals de l'oposició de l'Ajuntament de Girona —que mai no han pintat res— han obert una escaleta i formen part d'una de les comissions.

Jo no sé què pot resultar al cap i a la fi de tot això. Organitzat, sí que sembla que està organitzat. Hi ha —diuen— representativitat i hi ha comissions. Això sí, comissions que no falten. Jo, malgrat que pugui semblar el contrari, crec en les comissions. Existexen, es reuneixen, es parla, alguna vegada es fa un petit tiberi... Que després siguin o no efectives i pràctiques, és una altra història. Però no hi ha organització seriosament constituïda que, ràpidament, no posi en marxa alguna comissió. Fa efecte.

El «Pla de ciutat» de Girona, també ha format comissions. Faltaria més. Arriben a dir que s'ha elaborat un «calendari de treball» que és un altre dels ingredients perquè una organització sigui com cal.

I perquè no falti res, ara començaran els «consultings». Perfecte. Es preguntarà als savis del lloc. Tothom dirà la seva. És evident que la cosa ha de sortir bé. I si surt malament, les culpes es repartiran entre tots.

Malgrat tot això, la meua posició davant el «Pla de ciutat» és de disgust. Perquè mires les llistes de gent que participa en les comissions, grups de treball i debats i resulta que hi és tothom, menys jo. Què hauré fet per merèixer això? El meu nom no passarà a la història dels promotors i creadors del «Pla de ciutat». Estic totalment decebut. Sóc una escòria ciutadana. Es veu que m'ho he guanyat a pols...

GRAN HOTEL MONTERREY
UN CASAMENT DIFERENT

EN UN MERAVEL·LÓS MARC DE JARDINS, AMPLIS ESPAIS, ESPLÈNDIDS SALONS DE 80 A 400 PERSONES

PÀRQUING PER A 300 COTXES

EXQUISIDA PRESENTACIÓ EN TAULES I SALES DIFERENTS PRESSUPOSTOS

LLORET DE MAR - Tel. (972) 36 33 29 - Fax 36 35 12 - Srta. Anna

DIARI DE GIRONA

Un diari lliure per a una societat lliure

Oficina C/ra. Barcelona, 28 - Girona - Tel. 20 18 82

Difusió a diferents mitjans de 9 a 1 h i tardes de 4 a 8 h. Dissabtes, matins de 9 a 1 h.

Administració Fornells - c/ Comerç, s/n - Tel. 47 62 77

Difusió a diferents mitjans de 9 a 1 h i tardes de 4 a 8 h.

BUTLLETA DE SUBSCRIPCIÓ

Desitjo subscriure'm al DIARI DE GIRONA des del dia

Subscriptor

Adreça

Localitat

DNI/CIF

Tel.

Amb la **TARGETA COMERÇ**

Caixa de Girona

Núm. targeta:

Dates de caducitat:

MODALITAT DE PAGAMENT

Trimestral 7.250 PTA

Semestral 14.500 PTA

Anual 29.000 PTA

En cas de no fer ús de la Targeta de Comerç de la Caixa de Girona, es pot fer efectiu l'import mitjançant taló bancari adjunt o domiciliació bancària.

Banc/ Caixa

Nº Compte

Agència

Població

Signatura

Els subscriptors del DIARI DE GIRONA disposen, sense cap càrrec, d'una assegurança d'accidents per valor d'1.000.000 PTA en cas de mort o d'invalidesa, subscrita en col·laboració amb l'AURORA POLAR, S.A.

AIR INTER

Enllaços amb AIR FRANCE:

- A ORLY: Nova York (Newark), Carib...
- AI CHARLES DE GAULLE: Europa, Amèrica...

Informació i reserves a AIR INTER PERPIGNAN - Tel. 07 33 68 61 22 24 • AIR FRANCE BARCELONA - Tel. (93) 487 24 24 i totes les agències de viatges.

NOUS HORARIS DELS VOLS PERPINYÀ-PARÍS A PARTIR DEL 29 de MARÇ

	7h10	11h25	15h20	19h20
Sortida de PERPINYÀ	7h10	11h25	15h20	19h20
Arribada a PARÍS	8h30	12h40	16h35	20h35

	9h20	13h15	17h05	21h15
Sortida de PARÍS	9h20	13h15	17h05	21h15
Arribada a PERPINYÀ	10h35	14h30	18h20	22h30