



DIARI DE SESSIONS DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

Sèrie C - Número 5 / IV legislatura / Primer període

Divendres, 5 de juny de 1992

Comissió de Política Territorial

Presidència de la Il·lustre Sra. Rosa Martí

Sessió núm. 2

SUMARI

La sessió s'obre a un quart d'onze del matí.

Alteració de l'ordre del dia

La presidenta proposa una alteració de l'ordre del dia, la qual és acceptada per assentiment (p. 68).

Proposició no de llei sobre la modificació del protocol dels aiguamolls de Pals (Reg. 531) (Punt quart de l'ordre del dia.)

Presentació: Sr. Manuel Nadal (S) (p. 68).

Proposició no de llei per declarar reserva natural els aiguamolls del Baix Empordà (Reg. 532) (Punt cinquè de l'ordre del dia.)

Presentació: Sr. Manuel Nadal (S) (p. 69).

Proposició no de llei sobre la protecció de les basses d'en Coll, als aiguamolls de l'Empordà (Reg. 577) (Punt vuitè de l'ordre del dia.)

Presentació: Sra. Mayol (IC) (p. 69).

Esmenes del G. P. de Convergència i Unió (núms. 1, de modificació, i 2, d'addició)

Torn a favor: *Sr. Coll i Bertran (CiU)*, que també es pronuncia respecte als punts quart i cinquè de l'ordre del dia (p. 70).

Posició dels grups no esmenants: *Sr. Puigcercós (ERC)* (p. 71), *Sra. Mayol (IC)*, respecte als punts quart i cinquè de l'ordre del dia (p. 71), i *Sr. Manuel Nadal (S)*, respecte al punt vuitè de l'ordre del dia (p. 71).

Posició dels grups presentants: *Sra. Mayol (IC)*, respecte al punt vuitè de l'ordre del dia (p. 71).

Votació de les proposicions no de llei corresponents als punts quart i cinquè de l'ordre del dia: *rebutjades per 7 vots a favor, 12 en contra i cap abstenció* (p. 72).

Votació de la proposició no de llei corresponent al punt vuitè de l'ordre del dia: *aprovada per unanimitat* (p. 72).

Proposició no de llei sobre la publicitat de les estadístiques de sinistralitat de les diferents marques i models de vehicles automòbils (Reg. 426) (Punt primer de l'ordre del dia.)

Presentació: *Sr. Puigcercós (ERC)* (p. 72).

El Sr. Manuel Nadal (S) (p. 72) i *el Sr. Calzada (CiU)* (p. 72) intervenen per una qüestió d'ordre.

Presentació (continuació): *Sr. Puigcercós (ERC)* (p. 72).

Esmenes del G. Socialista (núms. 1, de supressió, 2 a 5, de modificació, 6, d'addició, 7 i 8, de supressió, i 9, d'addició)

Torn a favor: *Sr. Corbacho (S)* (p. 73).

Posició dels grups no esmenants: *Sr. Farrés (IC)* (p. 73) i *Sr. Moliner (CiU)* (p. 73).

Posició del grup presentant: *Sr. Puigcercós (ERC)* (p. 74).

Votació: *aprovada per unanimitat* (p. 74).

Proposició no de llei sobre la continuïtat de les explotacions catalanes servides pel canal d'Aragó i Catalunya (Reg. 430) (Punt segon de l'ordre del dia.)

Presentació: *Sr. Puigcercós (ERC)* (p. 74).

Posició dels grups: *Sr. Farrés (IC)* (p. 74), *Sr. Vilalta i Oliva (S)* (p. 74) i *Sr. Borràs (CiU)* (p. 74).

Votació del punt primer de la Proposició: *aprovat per unanimitat* (p. 75).

Votació del punt segon de la Proposició: *rebutjat per 7 vots a favor, 12 en contra i cap abstenció* (p. 75).

Proposició no de llei sobre l'impacte ambiental de l'autopista de Mataró a Granollers (Reg. 502) (Punt tercer de l'ordre del dia.)

Presentació: *Sr. Farrés (IC)* (p. 75).

Posició dels grups: *Sr. Puigcercós (ERC)* (p. 76), *Sr. Manuel Nadal (S)* (p. 76) i *Sr. Camp i Batalla (CiU)* (p. 77).

Votació: *rebutjada per 2 vots a favor, 10 en contra i 5 abstencions* (p. 78).

Proposició no de llei sobre els accessos al Ripollès i al Pirineu (Reg. 533) (Punt sisè de l'ordre del dia.)

El Sr. Manuel Nadal (S) n'anuncia la retirada (p. 78).

El Sr. Casadesús (CiU) intervé per fer un aclariment (p. 78).

Proposició no de llei sobre la variant Girona-Banyoles i els seus accessos (Reg. 534) (Punt setè de l'ordre del dia.)

Presentació: *Sr. Manuel Nadal (S)*, que en retira el punt primer (p. 78).

Posició dels grups: *Sr. Farrés (IC)* (p. 79), *Sr. Puigcercós (ERC)* (p. 79) i *Sr. Calzada (CiU)* (p. 79).

Votació: *rebutjada per 7 vots a favor, 10 en contra i cap abstenció* (p. 79).

Proposició no de llei sobre l'acceleració de la construcció de la variant de la carretera N-340 entre els pobles de Cervelló i Vallirana (Reg. 672) (Punt novè de l'ordre del dia.)

Presentació: *Sr. Puigcercós (ERC)* (p. 79).

Posició dels grups: *Sr. Farrés (IC)* (p. 80), *Sr. Tomàs i Torrens (S)* (p. 80) i *Sr. Esteve i Figueras (CiU)* (p. 81).

Votació: *rebutjada per 7 vots a favor, 9 en contra i cap abstenció* (p. 81).

Proposició no de llei sobre la nomenclatura de les carreteres de la demarcació de Girona (Reg. 710) (Punt desè de l'ordre del dia.)

Presentació: *Sr. Manuel Nadal (S)*, que proposa una esmena transaccional (p. 81).

El Sr. Calzada (CiU) intervé per una qüestió d'ordre (p. 82).

Esmena del G. P. d'Esquerra Republicana de Catalunya (núm. 1, de modificació)

Torn a favor: *Sr. Puigcercós (ERC)* (p. 82).

Posició dels grups no esmenants: *Sr. Farrés (IC)* (p. 82) i *Sr. Calzada (CiU)* (p. 82).

Posició del grup presentant: *Sr. Manuel Nadal (S)* (p. 83).

SUMARI (3)

El Sr. Puigcercós (ERC), el Sr. Manuel Nadal (S) i el Sr. Calzada (CiU) intervenen per aclariments (p. 83). La presidenta llegeix el text de la Proposició, amb les esmenes incorporades (p. 83).

Votació del punt primer de la Proposició: rebutjat per 7 vots a favor, 10 en contra i cap abstenció (p. 83).

Votació del punt segon de la Proposició: aprovat per unanimitat (p. 83).

Proposició no de llei sobre la carretera Planès - Fornells de la Muntanya - Toses - la Collada (Reg. 711) (Punt onzè de l'ordre del dia.)

Presentació: Sr. Manuel Nadal (S) (p. 83).

Posició dels grups: Sr. Puigcercós (ERC) (p. 84) i Sr. Casadesús (CiU) (p. 84).

Votació: rebutjada per 6 vots a favor, 10 en contra i cap abstenció (p. 85).

Proposició no de llei sobre el condicionament de la carretera N-152, Barcelona-Puigcerdà (Reg. 712) (Punt dotzè de l'ordre del dia.)

Presentació: Sr. Manuel Nadal (S) (p. 85).

Posició dels grups: Sr. Puigcercós (ERC) (p. 85) i Sr. Moliner (CiU) (p. 85).

Votació: rebutjada per 6 vots a favor, 11 en contra i cap abstenció (p. 86).

Proposició no de llei sobre el traçat de l'eix transversal (Reg. 713) (Punt tretzè de l'ordre del dia.)

Presentació: Sr. Manuel Nadal (S) (p. 86).

Posició dels grups: Sr. Suñer (CiU) (p. 86).

Votació: rebutjada per 5 vots a favor, 11 en contra i cap abstenció (p. 87).

La sessió s'aixeca a un quart d'una del migdia i sis minuts.

SESSIÓ NÚM. 2 DE LA COMISSIÓ DE POLÍTICA TERRITORIAL

La sessió s'obre a un quart d'onze del matí. Presideix la Sra. Martí, acompanyada del vice-president, Sr. Gavín, i del secretari, Sr. Espadaler. Assisteix la Mesa el lletrat Sr. Sol.

Hi són presents les diputades i els diputats Sr. Borràs, Sra. Neras (en substitució de la Sra. Bruguera), Sr. Capdeferro, Sr. Casadesús, Sr. Coll i Bertran, Sr. Cuatrecasas, Sr. Calzada (en substitució del Sr. Grau), Sr. Moliner, Sr. Esteve i Figueras (en substitució del Sr. Roig) i Sr. Tomàs i Riba, pel G. P. de Convergència i Unió; Sr. Corbacho, Sr. Manuel Nadal, Sr. Tomàs i Torrens i Sr. Vilalta i Oliva, pel G. Socialista; Sr. Puigcercós, pel G. P. d'Esquerra Republicana de Catalunya, i Sr. Farrés i Sra. Mayol, pel G. P. d'Iniciativa per Catalunya.

Ordre del dia

1. Proposició no de llei sobre la publicitat de les estadístiques de sinistralitat de les diferents marques i models de vehicles automòbils (Reg. 426).

2. Proposició no de llei sobre la continuïtat de les explotacions catalanes servides pel canal d'Aragó i Catalunya (Reg. 430).

3. Proposició no de llei sobre l'impacte ambiental de l'autopista de Mataró a Granollers (Reg. 502).

4. Proposició no de llei sobre la modificació del protocol dels aiguamolls de Pals (Reg. 531).

5. Proposició no de llei per declarar reserva natural els aiguamolls del Baix Empordà (Reg. 532).

6. Proposició no de llei sobre els accessos al Ripollès i al Pirineu (Reg. 533).

7. Proposició no de llei sobre la variant Girona-Banyoles i els seus accessos (Reg. 534).

8. Proposició no de llei sobre la protecció de les basses d'en Coll, als aiguamolls de l'Empordà (Reg. 577).

9. Proposició no de llei sobre l'acceleració de la construcció de la variant de la carretera N-340 entre els pobles de Cervelló i Vallirana (Reg. 672).

10. Proposició no de llei sobre la nomenclatura de les carreteres de la demarcació de Girona (Reg. 710).

11. Proposició no de llei sobre la carretera Planès - Fornells de la Muntanya - Toses - la Collada (Reg. 711).

12. Proposició no de llei sobre el condicionament de la carretera N-152, Barcelona-Puigcerdà (Reg. 712).

13. Proposició no de llei sobre el traçat de l'eix transversal (Reg. 713).

La Sra. PRESIDENTA: Senyors diputats, comença aquesta sessió de la Comissió de Política Territorial, que és la primera sessió d'aquesta legislatura, i en nom de la Mesa em complau donar-los la benvinguda i esperem ser, aquesta Mesa, dignes successors de la Mesa anterior, i està en la nostra voluntat dirigir al més bé possible aquesta Comissió, tal com s'ha fet tradicionalment, basada en el màxim de respecte a les normes de cordialitat, de bona entesa, i que el respecte «primi» per sobre de les legítimes discrepàncies polítiques que hi hagi entre els diferents grups. En tot cas, avui és un bon dia per començar i per fer la primera reunió de la Comissió de Política Territorial,

perquè és el Dia Mundial del Medi Ambient; per tant, és una data assenyalada i important.

Doncs, passàrem tot seguit a l'inici de la sessió: anunciar-los que els ha estat repartit a cada un de vostès el text amb les correccions lingüístiques corresponents, que, si no hi tenen cap inconvenient, s'entendria a l'hora de la votació que votem el text amb les correccions lingüístiques.

En segon lloc anunciar-los que, si hi ha alguna substitució, doncs, que ho comuniquin a la Mesa al llarg de la Comissió.

Alteració de l'ordre del dia

I també ha estat demanat per part d'alguns grups un canvi de l'ordre del dia, que, si no hi té cap grup cap inconvenient, començaríem per debatre els punts números 4, 5 i 8.

Hi ha algun inconvenient, per part d'algun grup? No?

Doncs, en tot cas... (*Pausa.*) El primer punt, doncs, que sometem a debat és la Proposició no de llei sobre la modificació de protocol dels aiguamolls de Pals, presentada pel Grup Socialista: té la paraula el diputat senyor Nadal.

Proposició no de llei sobre la modificació del protocol dels aiguamolls de Pals

El Sr. MANUEL NADAL: La zona dels aiguamolls de Pals —les basses d'en Coll, fonamentalment— és una zona que va quedar desmembrada del projecte de creació dels aiguamolls de l'Empordà, la llei que fou aprovada per aquest Parlament en la seva primera legislatura, en aprovar-se solament els aiguamolls de l'Alt Empordà. De totes maneres, tots els grups polítics van expressar en el seu moment la necessitat de protegir els aiguamolls del Baix Empordà a la zona del Ter vell i a la zona de Pals. Aquesta voluntat de protecció s'ha traduït en diverses iniciatives en aquest Parlament, que constantment han estat rebutjades malgrat la voluntat unànime de protegir els aiguamolls de Pals.

Aquesta zona està situada al bell mig de la platja de Pals i és una de les poques zones de platja que no han estat atacades urbanísticament a Catalunya. D'aquí la seva vital importància, ja que zones de platja oberta, com aquesta, amb aiguamolls al darrere, són poc importants en aquests moments a la resta de Catalunya, i val la pena pensar en la seva protecció.

L'Ajuntament de Pals ha intentat repetides vegades, a través del seu coneixement urbanístic, agredir d'alguna manera la zona d'aiguamolls acceptant la urbanització de part important d'ells. Aquesta voluntat de l'Ajuntament de Pals ha estat contrastada constantment per grups municipals a l'oposició, per grups de naturalistes de la zona, que fins i tot han portat la seva defensa als tribunals i els ha estat reconegut pels tribunals el dret de protecció d'aquella zona i de no permetre'n la urbanització.

De manera que, en aquests moments, hi ha una sentència als tribunals —al Tribunal Superior de Catalunya— en què es reconeix que el planejament urbanístic aprovat no era legalment acceptable i que, per tant, aquella zona quedava sense cap qualificació urbanística en aquests moments. De totes formes, l'Ajuntament de Pals està intentant de nou modificar el planejament i permetre la urbanització d'una part d'aquests aiguamolls, amb què torna a haver-hi una oposició important que aquesta agressió finalment s'aprovi.

Per part del conseller de Medi Ambient s'ha intentat establir un procés de negociació amb l'Ajuntament, amb els propietaris de la zona i amb els grups naturalistes de la zona, i es va arribar a firmar un protocol en què es protegia una part important dels aiguamolls, el 75%, però per altra banda es permetia la urbanització d'una altra zona —fonamentalment la zona que limita amb el càmping que hi ha al voltant dels aiguamolls— i, a més, es permetia urbanitzar tota una zona pròxima a les dunes que, per dir-ho d'alguna manera, estarien situades a la banda de Radio Liberty. Aquest procés va acompanyat de la presentació en l'Ajuntament de Pals d'un projecte de construcció de port esportiu, just a l'entrada dels aiguamolls. Fins i tot aquest projecte de port esportiu preveu la construcció d'una regulació dels cabdals d'aigua —dels aiguamolls, diguem—, d'entrada i sortida dels aiguamolls a través del port.

Queda molt clar, per tant, que la construcció d'aquest port esportiu podria afectar de manera considerable el futur de les basses d'en Coll, dels aiguamolls de l'Empordà. És en aquest sentit que el Grup Socialista ha presentat una proposició no de llei demanant que es supprimeixin del protocol d'acord que es va firmar entre el conseller de Medi Ambient, l'Ajuntament de Pals i els propietaris aquells aspectes que vulnerin la sentència del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya i, a més, també, aquells aspectes que suposin una agressió al conjunt de la zona d'aiguamolls de Pals. Per tant, seria aquest el primer punt de la nostra Proposició no de llei: que es supprimeixin d'aquest protocol aquests punts.

El segon punt és la voluntat d'arribar a acord, és a dir, expressar la voluntat de seguir en la línia de diàleg, de consens, que permeti, segurament, trobar una sortida que sigui finalment la propietat dels aiguamolls per part de la Conselleria. D'aquesta manera es podria arribar a una protecció efectiva de la zona, i potser sí, a les zones externes als aiguamolls —repetixo: zones externes, no dins els aiguamolls—, permetre algun tipus d'acció urbanística, però no dins la zona dels aiguamolls.

I, finalment, el que a nosaltres ens preocupa de manera clara i contundent és la possibilitat de construcció d'un port esportiu en aquella zona. Ens preocupa per diverses raons: primera, perquè ens sembla que un port esportiu al bell mig de la platja de Pals pot suposar un canvi important dels corrents marins d'aquella zona i, per tant, canviar substancialment la configuració de la platja; en segon lloc, perquè ja hi ha en el conjunt de la badia de Pals un port esportiu a la platja de l'Estartit i altres projectes de ports esportius també en el límit de Pals, però justament al final de la platja: ens sembla que és molt millor els ports al final que no pas al mig de la platja, però a més és que aquest port, just allà on està situat és just a la zona d'aiguamolls, i queda clar que podria afectar aquesta zona.

Proposició no de llei per declarar reserva natural els aiguamolls del Baix Empordà

Aquesta és la primera Proposició no de llei, i, si la presidenta em permet, ja també defensaria la que el Grup Socialista també presenta, en el sentit que aquesta zona d'aiguamolls s'inclogui dins el Pla d'espais d'interès natural de Catalunya i que, per tant, mentre aquest Pla no sigui aprovat, la Conselleria procedeixi en el termini de tres mesos a elaborar un projecte de de-

claració de reserva d'aquesta zona d'aiguamolls per tal d'evitar qualsevol tipus d'agressió.

El Grup Socialista pensa que la primera Proposició no de llei és una proposició constructiva, ja que busca el consens dels grups implicats en la zona i, també, el consens dels grups parlamentaris d'aquesta cambra.

Moltes gràcies, senyora presidenta.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Nadal. Han quedat, doncs, defensats el punt número 4 i el punt número 5, conjuntament, de l'ordre del dia. I passàrem en tot cas al punt número 8, que és debat i votació de la Proposició no de llei sobre la protecció de les basses d'en Coll, als aiguamolls de l'Empordà, presentada pel Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya: té la paraula la senyora Mayol.

Proposició no de llei sobre la protecció de les basses d'en Coll, als aiguamolls de l'Empordà

La Sra. MAYOL: Gràcies, senyora presidenta. Em plau defensar avui una proposició no de llei que té com a objectiu essencial instar el Consell Executiu a protegir els aiguamolls de Pals. Aquesta ha estat una repetida proposta de l'anterior Grup Parlamentari del PSUC, i ara del d'Iniciativa per Catalunya, conjuntament amb altres grups d'aquest Parlament. Em plau també poder defensar aquesta proposta, aquesta Proposició no de llei, en un moment en què ja no es discuteix si aquest paratge natural és un aiguamoll o no, si es tracta d'un aiguamoll fantasma o històric, tal com es discutia el mes de maig del 86, quan el llavors portaveu del Grup d'Iniciativa, Rafael Ribó, defensava una proposició no de llei en el mateix sentit que la que avui proposa Iniciativa per Catalunya.

Des de fa molts anys, exactament deu anys, diverses entitats ecologistes presenten un projecte de llei de protecció dels aiguamolls baix empordanesos on, al mateix temps, l'Ajuntament de Pals, que tenia previst construir una marina residencial als aiguamolls, assegura que en el seu terme municipal no n'hi havia, d'aiguamolls. Aquesta incongruència, aquesta discrepància sobre una qüestió tan objectivable com l'existència d'unes zones humides a Pals, que també apareixia l'any 86 al Parlament, ha anat d'una manera o altra expressant-se en les diferents valoracions sobre la conveniència de protegir els aiguamolls de Pals. es del Grup de Defensa dels Aiguamolls, des dels mitjans de comunicació de Girona, des de grups polítics presents en aquesta cambra, pensem que és hora de posar fil a l'agulla i acordar definitivament la protecció d'un espai natural d'un valor ecològic i cultural indubtable que avui ningú ben documentat pot discutir.

Com el mateix projecte de PEIN —que després es va retirar— reconeixia en l'explicació dels motius per a la inclusió dels aiguamolls de Pals com a espai a protegir, aquests constitueixen un conjunt singular d'un medi poc representat a Catalunya. És un medi irrepetible, com a formació geològica, d'una gran singularitat, i que al mateix temps conserva un ric patrimoni natural. A part del sistema de llacunes litorals destaca el sistema de dunes continentals i litorals paral·leles a la costa, amb una vegetació molt especial, en part inexistent als aiguamolls de l'Alt Empordà. És a més un gran espai de gran importància zoo-geogràfica com un dels últims refugis d'aus aquàtiques especial-

ment idoni per a la hibernada i pas migratori de les aus marines. Cal destacar la presència d'algunes espècies animals molt rares a Catalunya, que es refugien exclusivament en aquests ambients litorals.

Tots aquests arguments, molt sintèticament expressats, fan que sigui especialment important la protecció d'aquest espai natural; protecció que ha d'evitar, al nostre parer, de manera clara, que es reproduixin per part del Govern de la Generalitat algunes actuacions fruit d'actituds dubitatives, que han posat en perill la preservació d'una de les poques zones verges que avui ens queden a Catalunya.

No s'han de repetir acords com el del 86, de la Comissió d'Urbanisme de Girona, on s'aprojava un pla general d'ordenació urbanística de Pals que qualificava les basses d'en Coll com a sòl urbanitzable no programat. Acord que, com vostès sabran, va ser considerat nul pel Tribunal Superior de Catalunya, que va acceptar un recurs de diferents persones i institucions que demanàvem que aquest es pronunciés contra la decisió de la Comissió d'Urbanisme de Girona.

No es poden mantenir actituds dubitatives com la que va precedir la presentació del Projecte de PEIN l'any 89, on primer s'havien inclòs els aiguamolls i, després, en el mateix moment de la presentació, quedaven exclosos. No es poden mantenir actituds dubitatives com les que acompanyen la signatura d'un protocol per part de la Conselleria de Medi Ambient de la Generalitat amb l'Ajuntament de Pals i els propietaris de la zona dels aiguamolls, on es deixava urbanitzar un 30% d'aquests, on s'hi podien construir quatre-cents habitatges i es deixava la porta oberta a la construcció d'un port esportiu, fins i tot abans de conèixer l'estudi d'impacte ambiental —port esportiu que, al nostre parer, seria una greu agressió a l'espai natural que avui proposem que sigui protegit—; sortosament, avui aquest protocol ja s'ha retirat i se n'està discutint un de nou.

Per evitar, doncs, en el futur, ambigüitats i garantir als ciutadans de Catalunya de poder disfrutar d'una riquesa natural com els aiguamolls de Pals, fem les següents propostes: instem el Consell Executiu a protegir la part dels aiguamolls de l'Empordà anomenada basses d'en Coll, amb l'aplicació del règim urbanístic de sòl no urbanitzable, d'acord amb la normativa i la sentència al·ludida en l'exposició de motius de la nostra Proposició no de llei, i, segon, demanem la inclusió en el PEIN, en el Pla d'espais d'interès natural, d'aquesta zona com a reserva natural i la realització de totes les accions necessàries per tal de fer efectiva l'esmentada protecció d'aquest paratge.

Gràcies, senyora presidenta.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyora Mayol. Atès que han estat presentades esmenes en aquesta Proposició no de llei per part del Grup de Convergència i Unió, donaríem la paraula al senyor Coll per a la seva defensa.

El Sr. COLL I BERTRAN: Gràcies, senyora presidenta. Vaig a comentar les esmenes que hem presentat a la Proposició no de llei que ha presentat el Grup d'Iniciativa, i també faré referència després, i ja, per tant, serà el torn de posicionament, a les dues proposicions presentades pel Grup Socialista.

En relació amb la d'Iniciativa, nosaltres estem d'acord amb el que es diu en el primer punt de la Moció —ai, perdó, de la Proposició no de llei—, i hi estem d'acord perquè, efectivament, és desig del Govern de la Generalitat —ho ha sigut sempre, i també, val a dir, de l'Ajuntament de Pals, governat, doncs, per

un alcalde de la nostra coalició—, de protegir aquesta part dels aiguamolls de l'Empordà, que també considerem molt important i que anomenen les basses d'en Coll —i dic de passada que no té res a veure ni amb mi ni amb ningú de la meva família.

Nosaltres votarem fins allà on diu «règim urbanístic de sòl no urbanitzable», i això perquè la sentència a la qual s'alludeix en aquesta Proposició no de llei és una sentència que no és ferma, està pendent de revisió o no per part del Tribunal Suprem i, per tant, entenem que el Parlament no pot instar el Consell Executiu a «complir», en funció d'una sentència que en aquests moments —ho repeteixo— encara no és ferma. Per tant, votarem el que diu «protegir la part dels aiguamolls de l'Empordà anomenada "basses d'en Coll", en aplicació del règim urbanístic de sòl no urbanitzable», i s'entén també que acceptem les modificacions lingüístiques que ens proposen els serveis de la cambra.

En relació amb el punt 2, nosaltres no el votarem perquè hem presentat dues esmenes que entenem que complementen el que diu aquí. L'esmena número 1, que substitueix aquest punt 2, diu: «Preveure una zona de protecció addicional a l'entorn de les basses». En aquests moments és difícil, potser, explicar-ho als diputats, sense un mapa al davant, exactament de la zona que estem parlant, però, perquè ens entenguem, el que s'anomena genèricament «aiguamolls de l'Empordà» són tres zones: pròpiament els aiguamolls, uns camps d'arròs i un càmping ja consolidat. Senyors, nosaltres entenem que «les basses d'en Coll» és estrictament les basses d'en Coll, però que a l'entorn també se li ha de preveure algun tipus de protecció addicional.

I, en tercer lloc..., més ben dit, el tercer punt que proposem, en forma també d'esmena, encarrega al PEIN la regulació d'aquesta protecció, i diu, textualment: «Incloure al PEIN les basses d'en Coll i preveure l'ampliació de la zona protegida per la banda de ponent». S'entén, encara que no ho diguem a l'esmena —i en converses prèvies amb el Grup d'Iniciativa, doncs, ho hem tractat—, que «incloure al PEIN» vol dir, lògicament, donar mitjans per a la protecció d'aquest entorn, no només incloure'l com un element de referència.

Tot plegat, entenem que el Parlament, amb aquesta aprovació d'aquesta part de la Proposició i les esmenes que nosaltres oferim, es manifesta clarament a favor del manteniment i la preservació d'aquest paratge tan important i que, ho repeteixo, ha sigut sempre objecte de preocupació per part del Govern.

En relació amb les dues proposicions socialistes, en relació amb la 531, que és la que parla de la modificació del protocol, jo voldria fer avinent al senyor Nadal que el protocol és precisament un acord per a la salvaguarda de les basses d'en Coll, i així es contempla a partir de la lectura del protocol: preveu salvaguardar tot el que són els aiguamolls, tot el que són els aiguamolls, i també part d'aquests arrossars que jo deia fa un moment, i deixa clar quina és la zona que podria ser objecte d'urbanització en el futur.

El punt 2 i el punt 3 d'aquesta mateixa Proposició no de llei insisteixen que cal arribar a un acord i que cal consensuar una solució urbanística: nosaltres entenem que el protocol, precisament, el que fa és exactament això i, per tant, que ja s'hi contempla, en el protocol actual i en el desenvolupament en protocols futurs que es puguin elaborar —tot això, pensem, sempre pendent de la sentència definitiva del Tribunal Suprem.

I, llavors, la referència que fa al port esportiu en el punt 4, en aquest tema nosaltres en aquests moments no volem entrar-hi.

Nosaltres entenem que hi ha hagut unes propostes de ports esportius, un al municipi de Pals i un al municipi de Begur: això segueix el seu tràmit d'autoritzacions prèvies, d'anàlisis tècniques, no està encara en fase de decisió política; s'ha de veure, prèviament, tots aquests filtres de caràcter tècnic què és el que diuen, i quan s'hagin de prendre decisions a nivell polític serà el moment, en tot cas, de discutir-ho amb les altres forces polítiques, amb els interessats de la zona, ja ho veuríem. Estem molt en una fase molt prèvia en relació amb la qüestió del port, que, d'altra banda —s'ha de dir—, en aquests moments no està gens lligada, en absolut, al tema dels aiguamolls —una altra cosa és que una de les propostes sí que ho lligui, però només és a nivell d'una proposta que s'ha presentat.

I quant a la Proposició no de llei que falta, que és la 532, bé, el que planteja en aquest punt ja s'ha dit en la Proposició d'Iniciativa i les esmenes que hi ha fet Convergència i Unió, i el PEIN, en el seu moment, ja ho concretarà, no? I ho podem debatre, en concret, en el moment que debatrem el PEIN, exactament, tots els diferents petits paratges que componen els aiguamolls, quin nivell de protecció tenen i com s'hi inclouen o no. També és avançar esdeveniments: el PEIN, finalment, esperem que es presenti aviat, i ja ho discutirem en aquell moment.

Queda clar que, en qualsevol cas —i ho voldria dir ja per acabar—, promoure la defensa dels aiguamolls és una acció en la qual, doncs, tots els grups polítics hi estem..., hi estem implicats, hi estem interessats —també el Govern, també l'Ajuntament—, i entenem que la cosa segueix un camí raonable i positiu.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Coll. Ara correspondria a Esquerra Republicana de Catalunya posicionar-se respecte a les tres proposicions no de llei; per tant, té la paraula el senyor Puigcercós.

El Sr. PUIGCERCÓS: Bé, nosaltres ja vàrem dir en el seu moment que en teníem presentades una bateria per a més endavant; el que passa és que trobem bo el sentit tant de les propostes d'Iniciativa per Catalunya com dels socialistes. No veiem a to, fins a cert punt, les esmenes..., les segones que es fan, de Convergència, i, per tant, en aquest sentit, votariem a favor el text d'Iniciativa per Catalunya, i també les del Partit dels Socialistes.

La Sra. PRESIDENTA: Bé. Moltes gràcies, senyor Puigcercós. Ara correspondria un torn, si el desitgen, tant a Iniciativa per Catalunya, per posicionar-se respecte a les dues proposicions no de llei del Grup Socialista, com..., si demana la paraula, i, si no, el Grup Socialista, respecte a la Proposició no de llei d'Iniciativa per Catalunya. I, si no, procediríem, doncs, a donar la paraula a Iniciativa per Catalunya, per veure si accepta o no les esmenes de Convergència i Unió. *(Pausa.)* Sí? Té la paraula, doncs, el senyor Nadal, primer, per posicionar-se. *(Pausa.)* No. La senyora Mayol, doncs, per si accepta o no les esmenes del Grup de Convergència i Unió. *(Remor de veus.)* No, perdó, posicionar-se, primer —és que havia entès que no volia.

La Sra. MAYOL: Sí, sí.

La Sra. PRESIDENTA: Sí, molt bé. Doncs, té la paraula.

La Sra. MAYOL: Nosaltres, en relació amb la Proposició dels socialistes, nosaltres votariem a favor, tot i que val a dir que em sembla que una de les primeres..., les primeres propostes que ells formulen en la seva Proposició no de llei de modificació del protocol, per la informació que tenim nosaltres en

aquest moment, aquest protocol ja s'està discutint i no..., d'algun forma no entra en vigor; és a dir, hi ha un nou plantejament de protocol a partir d'intentar un nou acord entre els grups ecologistes, l'Ajuntament de Pals i la Conselleria de Medi Ambient, donat el rebuig que hi ha hagut per part dels grups d'aquesta cambra i també per part d'entitats ecologistes. Per tant, em sembla molt que aquest protocol, de fet, no està entrant en vigor. Tot i així, nosaltres estem d'acord que no hi entri i, per tant, votariem favorablement.

I en relació amb el port esportiu també pensem que no s'ha de construir un port esportiu, que seria una greu agressió i que en el moment que sigui realment ferma la proposta, nosaltres també ens hi oposarem, eh? Per tant, votarem favorablement.

La Sra. PRESIDENTA: Molt bé. Moltes gràcies, senyora Mayol. Doncs, té la paraula el diputat senyor Nadal, pel Grup Socialista, per posicionar-se.

El Sr. MANUEL NADAL: Sí. És que el diputat del Grup Socialista tenia la intenció de retirar la primera Proposició no de llei, perquè creia que, vistes les esmenes de Convergència i Unió, s'anava a votar la proposta d'Iniciativa per Catalunya en el seu contingut, en el cor del seu contingut, però vista la intervenció del senyor Coll, el qual em sembla que, precisament, ha dit que no votarien el que a mi em sembla que és el cor del contingut de la proposta d'Iniciativa —per tant, m'estic posicionant respecte a la proposta d'Iniciativa—... És a dir, quan Iniciativa diu que es protegeixin els aiguamolls de l'Empordà «d'acord amb la Sentència del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya» i el senyor Coll diu que, precisament, aquest és el tros que no votaran, a mi em sembla que llavors només fa que reafirmar la nostra voluntat de continuar parlant de la nostra primera Proposició no de llei, en el sentit de modificar el protocol.

I també he sentit que deia que el tema del port esportiu és un tema que ja en parlarem en el seu futur, però, és clar, hi ha projectes de ports esportius que tenen la seva bocana d'entrada, precisament, en els aiguamolls; per tant, a mi em sembla que sí que s'ha de votar, i que quedi clar els grups que consideren que aquell port esportiu allà pot ser correcte i els que consideren que és incorrecte.

Per tant, nosaltres votarem favorablement la proposta d'Iniciativa per Catalunya i mantindrem la votació de la nostra primera Proposició no de llei i també de la segona, perquè també he entès que el senyor Coll deia que, precisament, el tema de la reserva tampoc el votarien a la proposta d'Iniciativa per Catalunya. O sigui, vaig dir que votariem el tema de la reserva d'Iniciativa per Catalunya i podríem retirar la nostra, però, vull dir, si tampoc ho han de votar, votem-les totes i així sabrem les posicions exactament de cada grup.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Nadal. Doncs, ara té la paraula la senyora Mayol per pronunciar-se respecte a les esmenes presentades per Convergència i Unió.

La Sra. MAYOL: *(Per raons tècniques, no han quedat enregistrats els primers mots de la intervenció de l'oradora.)* Ail, perdó: és la que està vigent avui, en la mesura que hi ha una sentència del Tribunal Superior que diu que aquesta zona s'ha de protegir. Tot i així, acceptem l'esmena, per la qüestió tècnica que si hi ha alguna sentència i no és efectiva, si hi ha un recurs al Suprem...

Pel que fa al segon punt i a les esmenes que proposen, aquí nosaltres acceptem les esmenes amb la voluntat que aquesta

cambrà voti afirmativament la protecció dels aiguamolls. El que passa és que jo voldria que constés que la segona part de la nostra proposta, on s'explicita la necessitat que es realitzin accions necessàries per tal de fer efectiva l'esmentada protecció, té a veure que quan hi va haver el primer projecte de PEIN no hi havia accions contemplades per continuar protegint els espais que es protegien amb el PEIN, no hi havia plans de gestió: aquesta va ser una denúncia feta pel Grup d'Iniciativa en el seu moment i també per grups ecologistes i entenem que, si en el proper PEIN que es presenti en aquest Parlament això queda inclòs, nosaltres podríem acceptar aquesta esmena, però amb aquesta recança que en el primer projecte de PEIN això no s'hi incorporava, i per això el Grup d'Iniciativa insistia no només que cal protegir, sinó que cal fer les mesures necessàries per mantenir la protecció. En aquest sentit, fem un..., acceptem la proposta de cara al consens, però mantindrem vigilant aquesta qüestió de la realització de plans de gestió.

Gràcies, senyora presidenta.

La Sra. PRESIDENTA: Molt bé. Senyora Mayol, si no ho he entès malament, vostè accepta les dues esmenes, però respecte al punt número 1 de la Proposició no de llei, vostè accepta que es retiri l'última frase, tal com ha proposat el senyor Coll. (*Remor de veus*. Sí, que no se sotmeti a votació, per tant, «d'acord amb la normativa i la sentència alludida». Molt bé. D'acord, d'acord, moltes gràcies.

En tot cas, procediríem a la votació i, si cap grup no ho demana, la Proposició no de llei número 4 i 5 les votariem conjuntament. Hi ha algun inconvenient? No? No hi ha cap inconvenient. Per tant, doncs, se sotmeten a votació el punt número 4 i el punt número 5 de l'ordre del dia, que fan referència a la Proposició no de llei sobre la modificació del protocol dels aiguamolls de Pals i la Proposició no de llei per declarar reserva natural els aiguamolls del Baix Empordà. Com que suposo que no hi ha dubte respecte al text, no cal que el llegim i, per tant, el sotmetem a votació.

Vots a favor?

Vots en contra?

Abstencions?

Aquestes dues proposicions no de llei han estat rebutjades per 7 vots a favor, 12 en contra i cap abstenció.

Passaríem, doncs, ara a la votació de la Proposició no de llei sobre la protecció de les basses d'en Coll, als aiguamolls de l'Empordà, que és el punt número 8 de l'ordre del dia. Que, si no ho he entès malament, el senyor Coll deu voler votació separada, no?

El Sr. COLL I BERTRAN: Sí, amb el text de la modificació lingüística, votació separada, de manera que votarem fins a la paraula «urbanitzable». (*Remor de veus*.) No, el punt 2 queda substituït per l'esmena (*Remor de veus*.)

La Sra. PRESIDENTA: L'últim apartat del punt 1, ja ha estat acceptat per part de la senyora Mayol de retirar-lo. Per tant, votariem, si no hi ha cap inconvenient, tot el text, amb les esmenes incorporades, eh?

Vots a favor?

Vots en contra?

Abstencions?

Per tant, aquesta Proposició no de llei ha estat aprovada per unanimitat de tots els presents.

I ara reprendríem l'ordre habitual dels punts de l'ordre del dia, si no hi ha cap inconvenient, i passaríem al primer punt de

l'ordre del dia, que és debat i votació de la Proposició no de llei sobre la publicitat de les estadístiques de sinistralitat de les diferents marques i models de vehicles automòbils, presentada pel Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya: té la paraula el senyor Puigcercós per a la seva defensa. (*Pausa*.)

Proposició no de llei sobre la publicitat de les estadístiques de sinistralitat de les diferents marques i models de vehicles automòbils

El Sr. PUIGCERCÓS: Bé. Catalunya ha tingut sempre..., i una mica, el fruit d'aquesta Proposició que ja es va presentar a la legislatura passada, però va decaure al final de legislatura..., una mica, la voluntat d'aquesta Proposició no de llei és la de fer esment de l'alt percentatge de sinistralitat que té Catalunya quant a automòbils, i que es faci públic, es faci públic el nombre d'automòbils. Moltes vegades, quan es vol saber l'augment dels accidents, el nombre d'accidents, el percentatge d'accidents, les xifres i els dies...

La Sra. PRESIDENTA: Un moment, un moment, senyor Puigcercós: atès que sembla que no se sent gaire bé, demanaria, a més a més, a tots els diputats que respectin el màxim de silenci a la sala perquè puguem escoltar atentament l'exposició del senyor Puigcercós. (*El Sr. Manuel Nadal demana per parlar*.) Senyor Nadal, per què demana la paraula?

El Sr. MANUEL NADAL: Sí, senyora presidenta, per una qüestió d'ordre. És que jo demanaria que fes constar en acta la voluntat d'aquesta Comissió que els serveis tècnics de la casa intentessin reparar la megafonia, o una megafonia nova, perquè ja no és la primera vegada que hi ha problemes de sonoritat, i aquesta sala té una sonoritat horrible i potser valdria la pena que algú s'ho plantegés.

La Sra. PRESIDENTA: Molt bé, senyor Nadal. (*El Sr. Calzada demana per parlar*.) El senyor Calzada?

El Sr. CALZADA: Simplement per informar el senyor Nadal que està previst fer-ho aquest estiu.

La Sra. PRESIDENTA: Molt bé. Ens n'alegrem tots (*rialles*)—suposo—, d'aquesta circumstància tècnica, que millorarà molt els debats en aquesta sala. En tot cas, doncs, senyor Puigcercós, té la paraula, i prego a la resta de diputats que facin un esforç, mentre no arribem a l'estiu, per guardar el màxim de silenci perquè tots puguem sentir bé l'exposició del senyor Puigcercós.

El Sr. PUIGCERCÓS: Bé. Dir que aquesta Proposició no de llei es va presentar ja en la legislatura passada, que va decaure quan va finalitzar i que, en definitiva, del que es tracta és de, donat que Catalunya, dins l'Estat espanyol, és una de les comunitats autònomes amb un percentatge més alt d'accidents, sobretot pel que fa referència a turismes, posar a l'abast de la resta dels ciutadans quines són les xifres i els percentatges que es donen.

Avui dia es dona el cas que, quan es volen saber xifres oficials, o hem d'anar a la Direcció General de Trànsit a Madrid o s'ha d'anar a institucions privades, com el Reial Club Automobilístic de Catalunya. Es tracta, doncs, que l'Institut Català de Seguretat Viària aconsegueixi aquestes dades i les pugui oferir al públic: senzillament aquesta és la voluntat de la Proposició no de llei.

La Sra. PRESIDENTA: Molt bé, moltes gràcies, senyor Puigcercós.

Com que han estat presentades esmenes per part del Grup Socialista, per a la seva defensa té la paraula el senyor Corbacho.

El Sr. CORBACHO: Moltes gràcies. Bé, nosaltres globalment tenim una posició positiva sobre la Proposició no de llei que presenta el Grup d'Esquerra Republicana; no obstant, creiem que aquesta és millorable, i el que pretenen aquestes esmenes és millorar la Llei, la Proposició no de llei, en alguns dels seus aspectes. I, per tant, passaré ja, sense més, a explicar el conjunt de les esmenes, que si bé és cert que estan aquí, estan publicades, donaré una petita explicació i espero, finalment, que siguin acceptades per Esquerra Republicana.

En el primer punt, nosaltres, el que esmenem és la paraula «publicitat», perquè el que creiem, de veritat, és que l'important és... (*Remor de veus.*) Se sent o no?

La Sra. PRESIDENTA: Continui, continui, senyor Corbacho.

El Sr. CORBACHO: Molt bé. Al primer punt l'esmena fa referència a la publicitat: nosaltres creiem que l'important realment és tenir aquestes dades, i no tant, per tant, la publicitat de les dades mateixes, que sempre és una possibilitat que té qualsevol comissió i té qualsevol organisme per donar la publicitat que cregui oportuna.

L'esmena número 2, creiem que és una esmena de precisió, perquè aquí fa referència al tema de turismes i nosaltres creiem que realment és important tenir les dades no solament dels turismes, sinó del parc que componen..., del parc automobilístic de Catalunya. Per tant, seria una esmena de modificació de l'apartat 1 amb aquestes dues esmenes.

En la part número 3, on diu que la informació ha de ser diària, nosaltres pensem que, efectivament, aquesta informació és molt important, però creiem de totes maneres que, l'exigència que sigui diària, això segurament és una problemàtica i, per tant, l'esmena passaria que en lloc de ser diària fos mensual.

En el número 4 jo crec que aquí es una apreciació molt important: l'important no és tant... No, perdó, és..., en el número 4 és posar també «amb ferits greus», on posa solament «greus», sinó realment, també, «amb ferits greus».

I, a l'esmena número 5, jo crec que aquí és molt important, perquè no té tanta importància..., o té molta importància, evidentment, el tipus d'accident, però també les causes que han motivat l'accident; per tant, nosaltres pensem que això queda molt més clar i que, en definitiva, millora el redactat de la Proposició no de llei.

L'esmena número 6 és una esmena d'addició i, per tant, el que pretén és millorar també el text.

I, finalment, l'esmena número 7 és una esmena de supressió de l'apartat b), en el sentit..., quan diu que s'ha de tenir còpia de totes les butlletes estadístiques dels accidents. Creiem, realment, que les formes estadístiques no necessàriament han de venir donades per tenir còpia de totes les butlletes, sinó que hi ha altres mitjans per tenir aquestes dades i, en canvi, això significa segurament molt paper innecessari per després fer la tasca que es pretén a través d'aquesta Proposició no de llei.

La número 8 és una esmena de supressió, on diu el tema de turisme, perquè creiem que la informació s'ha de tenir dels vehicles que intervenen, segurament, en un accident, i no solament dels turismes.

I, finalment, l'esmena número 9 és una esmena d'addició, també, a partir de la paraula «detall».

Per tant, creiem que aquestes esmenes no modifiquen el fons de la Proposició no de llei, però en canvi milloren la Proposició no de llei. I en conseqüència nosaltres esperem ara la posició per part del proponent, en aquest cas d'Esquerra Republicana, per veure si accepta totes les esmenes o una part d'elles.

Moltes gràcies.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Corbacho. Ara, per posicionar-se respecte a aquesta Proposició no de llei, té la paraula el senyor Farrés, d'Iniciativa per Catalunya.

El Sr. FARRÉS: Sí, en primer lloc, per part d'Iniciativa per Catalunya, manifestar el seu acord amb la Proposició no de llei, entre altres coses perquè, la tendència de la nostra societat, entenem que ha estat d'amagar la dimensió real que té el drama, jo diria, setmanal dels accidents i les seves conseqüències. I encara que no sé si toca en un altre moment processal, o com sigui, de procediment d'aquesta Comissió, sí que volem manifestar, d'una esmena del Grup Socialista —amb independència que després ja veurem les que s'accepten o no—, la importància de la número 4, que a més a més dels morts incorporés les estadístiques dels ferits greus. Jo crec que aquesta és una qüestió importantíssima, que dona una visió absolutament diferent dels resultats de tota la sinistralitat i, per tant, estem d'acord amb la Proposició no de llei, a l'espera de veure quines són les esmenes que s'accepten o que no s'accepten.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Farrés. En tot cas, també té la paraula, doncs, per posicionar-se, el senyor Moliner, del Grup de Convergència i Unió.

El Sr. MOLINER: Gràcies, senyora presidenta. És real que actualment les prefectures provincials de trànsit vénen negant, sense un motiu, a més, jurídic justificat, tota la informació dels accidents amb víctimes que s'estan produint a totes les vies de la xarxa viària catalana, i aquesta informació resulta imprescindible per a l'Institut de Seguretat Viària per anar desenvolupant les seves tasques de recerca i de prevenció. Per altra part, la Direcció General de Trànsit i les prefectures provincials també disposen de tota una informació, de tota la informació necessària sobre aquests vehicles, amb víctimes de totes les carreteres, autopistes i zones urbanes de Catalunya, i es dona la paradoxa que només faciliten a la Direcció General de Carreteres de la Generalitat les butlletes d'accident d'aquells que han succeït simplement en la xarxa viària de la mateixa Generalitat, i ens manca, naturalment, tota la resta d'informació quant als accidents que han succeït, doncs, en vies interurbanes de peatge de l'Estat i de la Diputació i, fins i tot, de tots els carrers dels pobles de Catalunya.

Per altra part, és cert, com deia el senyor Puigcercós, que la progressiva creixença d'estadístiques d'accidents greus per part de la joventut amb vehicles de quatre rodes, i molt especialment, també, en els caps de setmana, vol dir que és una informació que també resulta imprescindible tenir, perquè ens pot arribar a donar la facilitat de poder comprovar si realment existeix una correlació entre els models de vehicles i l'edat dels conductors.

Com deia el senyor Puigcercós, també, aquesta Proposició no de llei va ser presentada ja en l'anterior legislatura; no va poder ser substanciada per dissolució de la cambra i en aquest moment el nostre Grup va presentar un conjunt d'esmenes que considerem que milloraven molt positivament el text inicial d'aquella Proposició no de llei i que també observem que en la

Proposició que es presenta avui es recullen plenament totes aquelles esmenes que havíem presentat. Per tot això, i com que considerem que a més és molt important que el Parlament doni suport a poder obtenir d'una vegada definitiva, ja, aquesta informació tan necessària per a la nostra seguretat viària, i també davant del fracàs que han resultat totes les gestions que s'han fet a tots els nivells per obtenir-la, doncs, és per això que considerem molt important la seva aprovació i donarem suport a la Proposició no de llei, siguin o no acceptades les esmenes presentades pel Grup Socialista.

Gràcies, senyora presidenta.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Moliner. Ara correspondria, doncs, el torn al representant d'Esquerra Republicana per Catalunya, el senyor Puigcercós, per tal de pronunciar-se respecte a les esmenes presentades pel Grup Socialista.

Té la paraula el senyor Puigcercós.

El Sr. PUIGCERCÓS: Sí, nosaltres, de les esmenes, estàvem disposats a acceptar-ne unes quantes, que són qüestions tècniques i estadístiques pertinents, però en cap cas acceptàvem l'esmena número 1, de supressió, perquè en definitiva desvirtua de dalt a baix una mica la Proposició no de llei. En segon lloc, també creiem que l'esmena que parla sobre..., l'esmena –perdó– de l'apartat 2, lletra a), la informació mensual sobre els accidents, en un principi havíem pensat de no acceptar-la, però creiem que, bé, és correcte i que al final la podem acceptar.

En principi, doncs, acceptàvem les esmenes, excepte –ho repeteixo– aquesta primera, que és la que en teoria desvirtua, perquè, si no dóna publicitat del fet de quina és la situació, no pertoca... Per tant, acceptàvem les esmenes.

La Sra. PRESIDENTA: Molt bé, moltes gràcies, senyor Puigcercós. Per tant, s'entén que s'accepten totes les esmenes excepte la número 1 i, per tant, se sotmetria a votació el text de la Proposició no de llei incorporades les esmenes 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 i 9, del Grup Socialista.

Algú demana votació separada d'algun punt? *(Pausa.)* No? Doncs, en tot cas, se sotmet a votació tota la Proposició no de llei.

Vots a favor?

Vots en contra?

Abstencions?

Aquesta Proposició no de llei sobre la publicitat de les estadístiques de sinistralitat de les diferents marques i models de vehicles automòbils ha estat aprovada per unanimitat dels presents.

I passàvem tot seguit al punt número 2 de l'ordre del dia, que és debat i votació de la Proposició no de llei sobre la continuïtat de les explotacions catalanes servides pel canal d'Aragó i Catalunya, presentada pel Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana: té la paraula el senyor Puigcercós.

Proposició no de llei sobre la continuïtat de les explotacions catalanes servides pel canal d'Aragó i Catalunya

El Sr. PUIGCERCÓS: Bé, aquesta és una proposició no de llei que ja es va arribar a presentar, però que també per final de legislatura no va arribar mai a ser discutida, i és una sol·licitud de diferents governants i alcaldes de diferents opcions polítiques que es dóna en els municipis del Segrià i que, en definiti-

va, presenta una mica la preocupació de voler saber què passarà exactament amb el funcionament del canal i quines són les previsions per al canal d'Aragó i de Catalunya.

En aquest sentit, nosaltres, doncs, demanàvem que el Parlament, que ja se sap, com diu, té el text..., i des del Govern, reclamar a l'Estat la informació necessària per a la vida futura de les explotacions que s'abasten del canal d'Aragó i de Catalunya i establir en el marc de les seves competències els mecanismes necessaris per garantir la continuïtat dels regadius de la zona catalana corresponent.

En definitiva, doncs, penso que no és una cosa que pugui implicar discussió, penso que pot ser absolutament unitària, perquè és –ho repeteixo– la preocupació de diferents alcaldes de la zona del Segrià de tots els partits, de tots els colors, que, en definitiva, volen informació sobre aquest tema.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Puigcercós. Per tal de posicionar-se respecte a aquesta Proposició no de llei, té la paraula el senyor Farrés, d'Iniciativa per Catalunya.

El Sr. FARRÉS: Molt concisament, per dir que donarem suport a la Proposició no de llei que presenta el Grup d'Esquerra Republicana.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Farrés. Per part del Grup Socialista, té la paraula el senyor Vilalta, per posicionar-se.

El Sr. VILALTA I OLIVA: Moltes gràcies, senyora presidenta. Nosaltres recolzarem aquesta Proposició no de llei, tot i que en el primer apartat, en la reclamació al Govern de l'Estat de la informació necessària sobre la viabilitat futura de les explotacions que es proveeixen del canal d'Aragó-Catalunya, ens sembla difícil de complimentar, en qualsevol cas, mentre no s'elabori el pla de conca, de la conca de l'Ebre, que necessàriament no podrà fer-se fins que no estigui aprovat el Pla hidrològic i, per tant, fins que no estiguin absolutament definits els embassaments necessaris en el futur per a garantir els cabals necessaris per als canals que reguen aquella zona.

Pensem que la Proposició no de llei, Esquerra Republicana deuria elaborar-la, efectivament, la passada legislatura, abans que se subscribís aquell famós pacte de l'aigua en què hi van intervenir els canals de Pinyana, canal d'Aragó-Catalunya, la Generalitat de Catalunya, la Diputació General d'Aragó i el Ministeri d'Obres Públiques. Aquell pacte de l'aigua, subscrit formalment en presència dels presidents d'Aragó i Catalunya, va establir un acord o va permetre un acord de repartiment de cabals que en aquella fase transitòria, fins que estigui elaborat el pla de la conca de l'Ebre, assegura els cabals mínims necessaris per a garantir la possibilitat de reg en aquestes explotacions.

Feta aquesta matisació simplement perquè consti en acta com a posició del Grup Socialista, no tenim inconvenient a recolzar el conjunt de la Proposició no de llei.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Vilalta. Per part del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, per al posicionament, té la paraula el senyor Borràs.

El Sr. BORRÀS: Bé, el nostre Grup, en primer lloc, també creu, igual que el senyor Vilalta, que el Grup d'Esquerra Republicana..., no sé en quin moment de l'anterior legislatura va presentar aquesta Proposició, però en tot cas fa oblit total d'aquest famós pacte de l'aigua que es va subscriure, i que voldria recordar, senyor Vilalta, que també falta la junta del canal d'Algerri-

Balaguer, que també va subscriure aquest pacte i que, per tant, tots els canals implicats, el Govern d'Aragó, el Govern de Catalunya, el Govern de l'Estat, hi varen estar presents. Per tant, sembla que ja és una mica passada aquesta Proposició; en tot cas, el tema de l'aigua sempre és un tema important i un tema candent, i ho estem veient durant aquests mesos anteriors a l'estiu, malgrat les pluges que hi ha hagut, però també sabem que la part més occidental de Catalunya, en aquest moment, està també patint problemes d'abastament dels pantans que regulen aquells rius.

Però, en tot cas, caldria precisar el següent, i també per tal de delimitar una mica, diguem-ne, els dos punts que amb la correcció lingüística s'han presentat, perquè no és el mateix el primer punt que el segon. I, en aquest sentit, cal dir que la Generalitat de Catalunya no té competències sobre les obres d'aprofitament hidràulic que afecten més d'una comunitat autònoma; per tant, posar-nos..., o voler obligar, diríem, el Govern de la Generalitat a tenir responsabilitats més de les que té, d'acord amb l'Estatut, cal precisar que en aquest cas, en tot aquest tema que hi ha, diguem, entre la part occidental de Catalunya i la part aragonesa, i amb un canal que, precisament, discorre per les dues comunitats, cal dir que la competència la té el Govern central.

Malgrat això, cal dir, per retornar al tema, que es va signar aquell famós pacte de l'aigua, i aquest pacte de l'aigua que es va signar, precisament, a l'embassament de Santa Anna, es va signar el mes de febrer d'aquest mateix any. Per tant, és un moment tan important, que varem viure, els que varem estar presents en aquella signatura d'aquell pacte, que realment es va fer precisament amb l'única possibilitat que hi havia, mentre no es produeixi aquesta redacció del Pla hidrològic a tot l'Estat i també a Catalunya, es va fer precisament a base de recuperar els cabals industrials del canal de Pinyana, que havien de donar aigua de reg suficient, tant per a la part, diguem-ne, que rega el canal d'Aragó i Catalunya, el mateix canal de Pinyana i el canal d'Algerri-Balaguer, que ja s'està efectuant la seva construcció... Ara bé, estic també plenament d'acord amb el que diu el senyor Vilalta, que tot això és important, és una mesura que a tots ens satisfà, però que sabem que la continuïtat d'aquests regadius, tant per a la part aragonesa com per a la part catalana, depèn en gran part de la regulació definitiva del riu Éssera i que, per tant, sembla que, si no és així, és la part precisament aragonesa la que pot patir més aquests efectes de no regular-lo definitivament, que no, precisament, la part catalana.

En tot cas, no hi ha inconvenient, encara que sigui per solidaritat amb la part aragonesa, a reclamar al Govern de l'Estat la informació necessària sobre la viabilitat futura de les explotacions que s'abasten del canal d'Aragó i Catalunya, ara que —quedi clar— en el marc de les competències de la Generalitat i, per tant, amb els mecanismes per a millorar els regs de la zona catalana que estan establerts, com ho demostren, en tot cas també, aquestes actuacions previstes o que estan en curs, en tot cas, el pacte ja signat, o també actuacions com són a la zona de Sucs, a la zona d'Alpicat i a la zona de Torrefarrera i Seròs.

Per tant, nosaltres, per solidaritat, i perquè la informació sempre és bona, i perquè ens preocupen tant els regadius de Catalunya com també la part aragonesa d'aquest canal, estariem d'acord a votar la primera part de la Proposició, però, en tot cas, votariem en contra de la segona.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Borràs. Per tant, no havent-hi esmenes presentades, passarem a la votació, per tant, entenc que separada, del primer punt i del segon, tal com ha quedat redactat per la proposició que han fet els serveis de correcció de la cambra. Per tant, votariem fins a «Catalunya», o sigui, el primer apartat, que diu —llegim-lo textualment—: «Reclamar al Govern de l'Estat la informació necessària sobre la viabilitat futura de les explotacions que es proveeixen del canal d'Aragó i Catalunya». Votariem en primer lloc aquest apartat número 1.

Vots a favor?

Vots en contra?

Abstencions?

Per tant, aquesta primera part d'aquesta Proposició no de llei ha estat aprovada per unanimitat dels presents.

I ara votariem el punt número 2, que diu textualment: «Establir, en el marc de les seves competències, els mecanismes necessaris per a garantir la continuïtat dels regadius de la zona catalana servida pel canal d'Aragó i Catalunya».

Vots a favor?

Vots en contra?

Abstencions?

Aquesta segona part ha estat rebutjada per 7 vots a favor i 12 en contra i cap abstenció.

Passarem al següent punt de l'ordre del dia, que és el punt número 3, que és debat i votació de la Proposició no de llei sobre l'impacte ambiental de l'autopista de Mataró a Granollers, presentada pel Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya: té la paraula el senyor Farrés.

Proposició no de llei sobre l'impacte ambiental de l'autopista de Mataró a Granollers

El Sr. FARRÉS: Moltes gràcies. En primer lloc, el nostre Grup voldria posar de manifest l'interès i la importància que té aquesta autopista, que, encara que avui es limiti i es tituli com a enllaç, com a autopista entre Mataró i Granollers, el cert és que és l'inici del quart cinturó i, per tant, una obra que afecta d'una manera important les infraestructures bàsiques de comunicació a Catalunya.

Volem fer aquesta afirmació sobre la base que nosaltres creiem —i en aquest sentit hi ha hagut altres manifestacions semblants en la cambra— en la importància d'aquesta o d'altres actuacions, com és l'eix transversal, que trenqui..., o que d'alguna manera introdueixi una política diferent en l'estructura radial de carreteres, que, entre altres coses, nosaltres creiem que origina o que dona peu als desequilibris territorials de Catalunya.

Ara, dit això, dit això, el cert és que en les últimes actuacions que hi ha hagut en matèria d'autopistes, hi ha hagut un esforç per part de l'Administració d'intentar reduir els impactes ambientals, d'intentar que, d'alguna manera, afectés al menys possible l'entorn, no solament des del punt de vista estètic, sinó d'activitats i de configuració de paisatge, i, per tant, la importància del que es faci en aquest primer tram la marca tònica o situa el llistó del que serà la resta d'actuacions que, d'una manera successiva, aniran conformant el quart cinturó.

Aquest quart cinturó, en aquest cas, està afectant la comarca del Maresme i del Vallès Oriental, però la resta de comarques

que en resultaran afectades són les que fonamentalment formen..., o fonamentalment són les de la regió metropolitana, comarques que estan molt malmeses en el seu ús del sòl: en alguns casos, com pot ser el del Maresme, per una importància molt grossa de la segona residència, a part d'altres actuacions; en el Vallès Oriental també, i en l'Occidental són altres característiques, però que, d'alguna manera, també fa molt difícil que pugui trobar-se una traça, fàcilment, que d'alguna manera pugui garantir que es minimitza l'impacte ambiental, que s'optimitzen... o es mantenen els usos agrícoles i forestals —i, a més, fa quatre dies aquesta cambra discutia tots els aspectes relacionats amb la pagesia i una de les resolucions que es va aprovar feia referència a tots els temes de l'agricultura periurbana. I, per tant, la necessitat d'afinar exactament quin és el traçat.

Dir-los que, per altres circumstàncies, aquest diputat té coneixement, per exemple, dels estudis que es fan d'aquest possible quart cinturó en el tram del Vallès Occidental, i s'han arribat a estudiar sis traçats alternatius —sis traçats alternatius—, cada un dels quals tenia els seus avantatges i inconvenients, i, per tant, el fet del traçat inicial no vol dir que necessàriament sigui el millor.

Hi ha uns altres aspectes importantíssims, que és la longitud dels túnels, i, per tant, el nostre posicionament era demanar que es fes una anàlisi de possibles traçats alternatius, a fi de garantir precisament aquest menor impacte ambiental i que puguin continuar amb el màxim aprofitament tots els temes d'usos agrícoles i forestals.

Segon és fer un estudi d'impacte ambiental amb les característiques que es detallen a la Proposició no de llei, és a dir, no solament els aspectes més immediats de la petjada que deixa en el territori, sinó també en relació amb la fauna i els aspectes de reforestació —i, per tant, la possibilitat de crear viviers que d'alguna manera permetin fer la regeneració, revegetar tot el paisatge afectat—, com també voldríem cridar l'atenció que no es tornessin a obrir més activitats extractives en la zona, ja que en aquests moments, si no estic mal informat, ja hi ha dues o tres zones d'extracció que s'utilitzen per a temes relacionats amb això.

Finalment, nosaltres, en aquest sentit, voldríem posar de manifest que, en aquests moments, a nivell de població civil hi ha —i més avui, que estem en el marc de la Conferència mediambiental—, al voltant d'aquest quart cinturó, un cert rebuig. Jo mateix, avui, en la meua població, veia, abans de baixar aquí, cartells en contra de la construcció del quart cinturó.

Hi ha hagut entitats del Maresme que han tingut una altra posició —posició que en aquests moments nosaltres voldríem defensar d'una manera activa—, i és, partint de la base que aquesta infraestructura és bona, fer aquest reguitzell de propostes per intentar donar, primer, la garantia que s'aconsegueix aquesta infraestructura amb el menor impacte ambiental; segon, aquest possible creixement amb respecte de medi ambient i d'entorn natural, i, tercer, hi insisteixo, amb el caràcter exemplar que on situem el nivell en aquest primer tram possibilitarà o dificultarà la consecució dels altres trams —i, en aquest sentit, torno per quarta vegada a dir la importància d'aquest quart cinturó.

Em consta que hi ha moltes d'aquestes coses que estan, en aquests moments ja, en estudi o en funcionament. No és obstacle perquè pugui recollir-se tot aquest conjunt de coses i afegir les que encara no estiguin fetes, però que, d'alguna manera, se-

ria molt important que aquest Parlament instés el Consell Executiu a complir tot aquest reguitzell de mesures, i reforçar, si és possible, moralment, les entitats que han fet l'esforç —a través de delegacions i a través de suggeriments—, d'intentar... —a través de dirigir-se als grups d'aquesta cambra—, intentar, d'alguna manera, fer possible el repte que significa el plantejament de la Conferència de Rio.

Moltes gràcies.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Farrés. Per posicionar-se, té la paraula el senyor Puigcercós, d'Esquerra Republicana de Catalunya.

El Sr. PUIGCERCÓS: Bé, votarem a favor —ja d'entrada ho direm així—, perquè aquesta Moció en temes mediambientals és de les bones, és a dir, és preventiva; és a dir, abans del procés d'execució, abans, una mica, del crim ecològic que s'ha produït en molts casos i en els processos d'execució de diferents obres d'autopistes. Aquesta és una Proposició no de llei absolutament preventiva i, per tant, la votarem a favor.

I també creiem que una mica dóna punts, aquesta Proposició no de llei —concretament els darrers, el 6 i el 7—, que penso que són molt importants, perquè ens hauríem de començar a acostumar una mica que aquests processos d'execució han de ser oberts al públic i han de donar una mica les pautes de seguiment no només per a la ciutadania, sinó també per als diferents partits polítics i institucions implicades de la zona, perquè es creïn comissions de seguiment... Perquè a vegades, entre la ciutadania, sectors afectats, concretament pertanyents a l'agricultura, es dóna la sensació que el tant per cent i el percentatge de cada obra d'execució que es dóna per a la reforestació, i en definitiva per pal·liar l'impacte ecològic, no s'acompleix ni de lluny.

Per tant, nosaltres hi votarem a favor, creiem que els punts són adients i, per tant, creiem, doncs, que està en la línia aquesta que és la bona política mediambiental, que és la preventiva i la de preveure-les abans de venir.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Puigcercós. Ara correspon en el torn de posicionament al Grup Socialista: té la paraula el senyor Nadal.

El Sr. MANUEL NADAL: El Grup Socialista té un difícil posicionament respecte a la qüestió, perquè l'estudi d'impacte ambiental ja s'ha realitzat: en el *Diari Oficial de la Generalitat* del 13 d'abril del 92 es sotmetia a informació pública l'estudi d'impacte ambiental; per tant, això que demana aquesta Proposició no de llei d'alguna manera s'està realitzant i, si no m'equivoco, està a punt de concloure's. A més, el Grup Socialista, o el Partit Socialista, s'ha presentat, i ha fet alegacions, en aquest estudi d'impacte ambiental i, per tant, d'alguna manera demanar un estudi d'impacte quan ja s'està realitzant ens sembla que potser no respon al que hauria de ser un posicionament d'aquest Parlament. El que passa és que, amb el conjunt de propostes que es realitzen hi estem d'acord i, per tant, potser el que haurem de fer és no votar ni a favor ni en contra, perquè l'estudi d'impacte s'està realitzant i les propostes que hi ha són positives.

Per altra banda, estem molt d'acord amb les paraules, doncs, del proponent d'Iniciativa en el sentit que el tipus de carretera que s'inicia ara en aquests moments ja preveu, d'alguna manera, el que serà la continuació de la resta d'aquest cinturó i, per tant, com millor es faci aquest primer tram, millor es farà la res-

ta i, per tant, és de desitjar que aquest sigui un tram que compleixi totes les garanties de respecte al medi ambient que aquí la Proposició no de llei demana.

Per altra banda, aquesta carretera afectarà una zona que, d'alguna manera, s'ha d'incloure al seu moment en el Pla d'espais d'interès natural de Catalunya. En concret, hi ha un conjunt d'ajuntaments que estan reclamant que hi hagi un pla especial per a la zona de la Conreria i Sant Mateu. Per tant, en aquesta zona específicament caldrà ser molt acurats en la construcció de túnels i evitar tot el que sigui, doncs, impacte directe en aquesta zona.

Per tant, el Grup Socialista, estant d'acord amb el sentit de la proposta d'Iniciativa per Catalunya, però com que això s'ha fet, hi ha hagut el període d'informació al públic i era en aquest període d'informació al públic que em sembla que aquestes al·legacions s'havien de presentar, nosaltres, tot i estant-hi d'acord, per tant, haurem d'abstenir-nos en la votació.

La Sra. PRESIDENTA: Molt bé, moltes gràcies, senyor Nadal. Per posicionar-se, correspon ara el torn al Grup Parlamentari de Convergència i Unió: té la paraula el senyor Camp.

El Sr. CAMP I BATALLA: Gràcies, senyora presidenta.

En primer lloc, coincidir amb el proponent de la Proposició no de llei en la importància d'aquesta via de comunicació. Certament, amb aquest tram s'inicia aquest possible quart cinturó: hi ha qui diu que, en aquests moments, no estem en condicions de dir si serà el quart cinturó o bé el tram de Granollers fins a Martorell, que arribi a ser la variant de la Nacional-II —vull dir, això és un tema que està, en aquests moments, en discussió en el mateix Ministeri—, però el que sí que és cert és que el conjunt de l'obra inicia una via de comunicació amb tota una àrea que s'inicia a Mataró i acaba, doncs, a Martorell o a Gelida —i que tant de bo pugués arribar fins a Vilanova—, que realment dona una gran comunicabilitat a la zona. Jo diria que si partim de la base de considerar el nucli de l'entorn barceloní, de l'entorn de Barcelona, els cinturons, i passem després a la B-30, veiem una perspectiva de..., en uns anys aquest possible quart cinturó, com a B-40, i després l'eix transversal, també, i l'eix pirinenc, podrem contemplar el territori amb una sèrie de cercles que van expandint-se en forma d'ona des de Barcelona mateix, que, combinats amb els eixos longitudinals que baixin per l'eix del Llobregat, per la 152, per tot l'eix, doncs, de Lleida-Tortosa, realment hi ha una quadriculació del territori molt important, en perspectiva de sis anys vista —sis o set anys vista—, que farà el que el president Pujol deia en el seu debat d'investidura, de tenir una trama en el territori, una xarxa en el territori, d'una gran comunicabilitat.

Per tant, importància d'aquesta obra, que, per altra banda —s'ha repetit més d'una vegada—, en el cas, concretament, doncs, del Maresme, implica una connexió directa amb les comunicacions tant a nivell de tot l'Estat com a nivell europeu —concretament, l'autopista A-2—, i, per part dels Vallès, d'Osona, del Ripollès, del Bages, fins i tot, una gran comunicabilitat amb la costa i, concretament, amb una zona de qualitat com és la costa del Maresme.

Per tant, la importància queda reconeguda per part de tothom: això no es posa, ni molt menys, en entredit, sinó que serveixi per continuar la reflexió que feia el senyor Farrés. Ara bé, la coincidència, també, del nostre Grup és total amb la voluntat de respecte que aquesta obra tingui amb el seu entorn, i podem

dir, en aquests moments —com fa un moment es feia referència—, que l'estudi d'impacte ambiental, que ja està acabat el tràmit d'informació pública, tots els tràmits previs del mateix estudi d'impacte ambiental —que està fet, l'estudi, i ara s'ha sotmès a la informació pública—, fan preveure una gran adaptació d'aquesta obra al territori, una gran adaptació d'aquesta obra al territori. Puc dir que les millores que s'hi pensen introduir són d'una gran magnitud i que, en fi, estarem davant d'una obra..., jo no sé si podré dir modèlica, però sí una obra que mantindrà la línia de les darreres obres públiques que s'han inaugurat a Catalunya —és a dir, per exemple, el túnel de Vallvidrera, o bé la pota nord, la pota nord que fa pocs dies que es va inaugurar—, és a dir una obra que, o bé sigui feta per l'Administració de la Generalitat o bé per l'Administració de l'Estat, té un nivell de qualitat bastant important.

L'afectació de sòls agrícoles quedarà realment molt disminuïda, perquè la mateixa traça que s'ha triat és una traça que s'adapta a una tipologia de terreny que afecta molt poc el sòl agrícola. La traça actual és el resultat de quatre alternatives que l'any 88 es van posar a consideració —vull dir..., per tant no és una cosa, doncs, de fa quatre dies—, i de les quatre alternatives es va..., després de la informació pública corresponent, es va triar la traça que es considerava de menor impacte tant ambiental com d'usos agrícoles. I, després, la mateixa existència de túnels —uns d'ells ja en el mateix projecte i altres, doncs, que ens consta que s'hi afegiran amb posterioritat a aquesta informació pública— fa que la previsió d'impacte sigui molt i molt reduïda, tot i que, lògicament, quan es fa una obra d'aquest tipus sempre, doncs, té una..., en fi, té una transcendència en el mateix entorn.

Quant al tema, lògicament, del PEIN, diguéssim, això és així, aquesta garantia de seguretat, perquè, com fa un moment el senyor Nadal ens recordava, passa, aquesta obra de comunicació..., aquesta obra passa per una zona protegida, que és la zona de Sant Mateu-Sòl·lecs-Conreria, que ha estat introduïda o estarà introduïda en el PEIN el dia que el PEIN s'aprovi a petició dels ajuntaments i dels consells comarcals respectius —en aquests moments és l'única zona de Catalunya, si més no que consta a aquest diputat, que ha demanat ser introduïda en el PEIN, i que fa concretament quinze dies es va constituir un consorci format per quinze ajuntaments i dos consells comarcals per portar la gestió d'aquesta zona al marge de les proteccions que es puguin introduir via PEIN.

Per tant, nosaltres creiem que les garanties d'encaix de l'obra a l'entorn està en aquests moments en marxa —a través de l'estudi d'impacte ambiental, a través de la declaració que al seu moment es farà d'impacte ambiental—, que el que ens proposa el Grup d'Iniciativa per Catalunya en moltes coses d'elles estem..., hi coincidim, però que ens sembla que no és la forma, és a dir, això ve fora de temps. Em dona a vegades la impressió que això està bé que ho presenti una entitat, però que el Parlament de Catalunya, en tot cas, se l'ha de fer pronunciar en funció de si l'estudi d'impacte ambiental presenta mancances o no les presenta, però no nosaltres, o sigui, no en aquest cas el Parlament de Catalunya presentar-se com una entitat, diguéssim, una entitat més. És a dir, jo crec que el Parlament haurà de fer una inspecció sobre, en aquest cas, l'estudi d'impacte ambiental o sobre la declaració d'impacte i pronunciar-se si és que hi ha mancances en aquest sentit.

Dir que alguns d'aquests punts —com hi feia referència el representant d'Esquerra Republicana—, els punts número 6 i número 7, han estat portats ja a la pràctica, és a dir, quant a les posicions públiques del projecte a través de les respectives administracions locals, tant siguin municipals com comarcals, que també a través de l'administració comarcal, s'han creat, doncs, comissions de seguiment formades pels grups polítics i els ajuntaments afectats... Per tant, hi ha tota una sèrie de mecanismes que estan en marxa, hi ha una gran receptibilitat per part del mateix Departament —en aquest cas, la mateixa enginyeria de l'obra— amb les entitats més sensibles en la matèria, que han fet introduir modificacions importants en aquest estudi d'impacte ambiental, i, per tant, nosaltres, des de la seguretat que aquest estudi garantirà el respecte a l'entorn, anuncio la nostra votació en contra i el nostre compromís de fer un seguiment d'aquesta obra per tal que aquestes finalitats que a tots ens guien siguin garantides. I tenint també present que el que deia el senyor Farrés té raó, el tema del caràcter exemplar d'aquesta obra: nosaltres creiem que aquesta obra pot ser exemplar i seria bo que fos així a efectes de poder dissipar dubtes en la resta d'aquest quart cinturó, tenint en compte que la resta d'aquest quart cinturó, en principi, doncs, es preveu que sigui finançat per l'Administració de l'Estat.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Camp. I, atès que no han estat presentades esmenes, doncs, sotmetem a votació aquesta Proposició no de llei sobre l'impacte ambiental de l'autopista de Mataró a Granollers, que té set punts, presentada per Iniciativa per Catalunya.

Vots a favor?

Vots en contra?

Abstencions?

Aquesta Proposició no de llei ha estat rebutjada per 2 vots a favor, 10 en contra i 5 abstencions.

Passaríem al següent punt de l'ordre del dia, que és debat i votació de la Proposició no de llei sobre els accessos al Ripollès i al Pirineu, presentada pel Grup Socialista: té la paraula el senyor Nadal.

Proposició no de llei sobre els accessos al Ripollès i al Pirineu

El Sr. MANUEL NADAL: Senyora presidenta, atès que, fruit de l'acció dels ajuntaments de la comarca, de la mobilització popular i de la presentació d'aquesta Proposició no de llei, la finalitat que aquesta Proposició no de llei plantejava, que era que el traçat de la carretera N-152 per la zona de Terradelles, que responia encara a un traçat de l'època carlina, és a dir, amb criteris militars de fer-lo passar per la muntanya i per zones que no pogués ser fàcilment atacada per les bandes carlines, i no pas amb criteris de comunicació..., però vist que aquesta carretera que s'estava construint ha estat paralitzada i s'està fent un nou projecte d'acord amb els criteris de comunicació moderns del segle XX, i esperem que del segle XXI, retiro aquesta Proposició no de llei.

La Sra. PRESIDENTA: S'entén que està retirada, per tant, no?, senyor Nadal, aquesta Proposició no de llei.

Doncs passaríem al següent punt, que és el número set, debat i votació de la Proposició... (El Sr. Casadesús demana per parlar.) Ah, molt bé, que...

El Sr. CASADESÚS: Sí.

La Sra. PRESIDENTA: ...encara que estigui retirada, vol fer un torn...

El Sr. CASADESÚS: No, senzillament per afegir-hi una petita cosa: quan ha explicat el senyor Nadal els motius pels quals, doncs, hi havia hagut aquest canvi, s'ha oblidat del Consell Comarcal del Ripollès; senzillament afegir-hi el Consell Comarcal del Ripollès.

Moltes gràcies.

La Sra. PRESIDENTA: Molt bé. Moltes gràcies. En tot cas, doncs, passariem al punt número 7 de l'ordre del dia, que és debat i votació de la Proposició no de llei sobre la variant de Girona-Banyoles i els seus accessos, presentada pel Grup Socialista: té la paraula el senyor Nadal.

Proposició no de llei sobre la variant Girona-Banyoles i els seus accessos

El Sr. MANUEL NADAL: La construcció de la carretera de Girona a Banyoles, diguem, amb el seu desdoblament, i també la variant de Banyoles, és una obra que cal apuntar al fet de la celebració dels Jocs Olímpics a la ciutat de Banyoles, però que és molt important per a la comunicació de les comarques, diguem, de l'interior —bàsicament de la Garrotxa, i fins i tot del Ripollès—, ja que veuen com el seu distanciament en temps queda molt reduït, fruit d'aquesta important millora que s'està produint, o que ja s'ha produït. Per tant, el Grup Socialista valora molt positivament aquestes dues obres. El que passa és que al seu moment hi havia dos problemes que no quedaven resolts.

Un era els accessos des de la variant a la ciutat de Banyoles, de manera que estava feta la variant i hi havia algun dels accessos que semblava que no es faria fins d'aquí a bastant temps: es van entaular relacions i negociacions entre l'Ajuntament de Banyoles i el Govern de la Generalitat i aquest problema està en vies de solució, de manera que es construïran els accessos que faltaven o que no estaven en les condicions que haurien d'estar per a una ciutat olímpica. Per tant, el primer punt de la Proposició no de llei el retiraria.

Però no així —no així— el punt 2 i el 3, perquè el punt 2 i el 3 continuen sense solucionar-se. Resulta que han fet una autovia, és a dir una carretera de quatre carrils, dos en cada direcció, però per accedir a aquesta autovia la gent que procedeix de Girona, que és la immensa majoria de la gent que utilitza aquesta autovia en aquests moments, ha d'accedir-hi a través d'un gir a l'esquerra i un semàfor sobre la Nacional-II, de manera que continua havent-hi embussaments importants i, a més, hi ha riscos d'accidents importants. Aquest és un tema no solucionat i que a nosaltres ens preocupa de manera important.

Tampoc s'ha solucionat en el futur l'enllaç d'aquesta autovia amb la Nacional-II per altres llocs on es podria també accedir-hi que no fos la zona actual d'accés, de manera que, una mica més al nord, torna a travessar l'autovia la Nacional-II però no s'han fet accessos, tot i que sembla que algun dia es voldran fer. Però queda molt clar que s'ha fet una autovia de Girona a Banyoles però els ciutadans de Girona, per anar a Banyoles, continuen tenint un gir a l'esquerra de difícil realització i, a més, de forta perillositat.

Per això continuem plantejant el punt 2 i el 3, en els quals demanem que es busqui l'acord amb el MOPT per a la conne-

xió de l'autovia amb la Nacional-II, cosa que no està feta, i que un cop es produeixi aquest acord es projecti, s'executi i es liciti amb el màxim de *premura*, diguem –per tant, com més aviat millor–, aquest enllaç que ens sembla important, i, a més, que sigui un enllaç que sigui de diferents nivells, és a dir que no s'hagi de continuar fent un gir a l'esquerra, com sembla que alguna solució provisional vol plantejar: no es pot fer un gir a l'esquerra sobre una carretera important, com ho és la Nacional-II, per anar a agafar una autovia nova de construcció. Calia preveure aquests accessos que no s'han previst.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Nadal. Per posicionar-se el Grup d'Iniciativa per Catalunya, té la paraula el senyor Farrés.

El Sr. FARRÉS: Sí. Per dir que hi estarem d'acord.

Fa un moment estàvem parlant, vull dir, dels problemes de la sinistralitat en relació amb les marques dels automòbils: l'altre gran capítol és el tema de com es configuren determinades infraestructures. Nosaltres entenem que, efectivament, els girs a l'esquerra en una autopista, com..., no ho sé, els tercers carrils de carreteres, vull dir, són situacions que, d'alguna manera, afavoreixen la sinistralitat... De girs a l'esquerra, o de sortides per l'esquerra, n'hi ha bastants, a l'actual traçat d'autopistes –vull dir, en aquest sentit, recordar algunes sortides del tercer cinturó que també són en aquest sentit i que, realment, són molt perilloses–, i, per tant, si és possible, nosaltres entenem que això és interessant, forçar l'acord i buscar, vull dir, la manera que, tècnicament, sigui possible de trobar una solució en aquests temes.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Farrés. Pel Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana, té la paraula el senyor Puigcercós per posicionar-se.

El Sr. PUIGCERCÓS: Sí, també ràpidament i escuradament, dir que hi estem absolutament a favor i que entenem que, a banda d'això, de tota l'obra, potser la Proposició no de llei no és prou acabada, però hi estem absolutament d'acord. Hi ha altres problemes, com per exemple l'enllaç del final de la variant a l'alçada de Serinyà, que hi ha una corba absolutament terrible, que encara molta gent de Banyoles no ho acaba d'entendre, però que no té lloc tampoc en aquesta Proposició no de llei; per tant, dir que hi votarem a favor.

La Sra. PRESIDENTA: Molt bé, moltes gràcies, senyor Puigcercós. Per posicionar-se pel Grup Parlamentari de Convergència i Unió, té la paraula el senyor Calzada.

El Sr. CALZADA: Moltes gràcies, il·lustre senyora presidenta. Celebrar amb el senyor Nadal, doncs, que realment aquesta és una obra important i coincidir plenament, significar que no només és una obra, per entendre'ns, olímpica, sinó contemplada en el Pla de carreteres i en el seu moment abans que es preveïés que Banyoles seria ciutat olímpica.

I discrepar del segon i el tercer punt, ja que el primer ha estat retirat. En primer lloc, l'acord amb el MOPU és un fet, és un fet que ja ve de lluny –es va buscar i era necessari–, i penso que aquí el que cal analitzar i contemplar és el projecte global. És a dir, a partir de finals de mes, quan ja es connectarà l'autovia amb l'autopista, l'accés serà l'autopista, i aquesta autovia ha d'enllaçar amb la variant nord que fa..., la variant de Girona que està fent el MOPU –que és aquesta, a partir d'aquest moment, la Nacional-II–; és a dir, penso que aquí hi ha un error de plantejament, és a dir, i si no es connecta en aquest moment és

perquè la Nacional-II estarà –segons sembla– a finals d'any i les obres de connexió amb la Nacional-II a través de la variant de Girona es fa tot seguit, és a dir, en aquesta tardor es fan aquestes obres, perquè fer-les ara, tenir-ho fet ara no té cap sentit, perquè ha de connectar necessàriament.

Vist des d'aquesta perspectiva és evident que podria semblar..., es veu absolutament innecessari el gir a l'esquerra de l'autovia de Sarrià. Per què? Perquè l'autovia de Sarrià passa a tenir un altre caràcter, passa a ser gairebé una via urbana, en el moment que tenim una variant de Girona, en el moment que tenim una autovia que connecta amb l'autopista i amb, naturalment, la nova variant de Girona –per tant, Nacional-II–, i ens sembla –i així també ho entén el MOPU, perquè aquest és un pacte ja establert i consensuat–, ens sembla que seria realment..., és innecessari perquè els ciutadans de Girona, quan vulguin accedir cap a Banyoles, doncs, ho puguin fer amb major seguretat. Que segurament seria bo, però l'efecte de l'impacte que suposaria fer l'obra necessària per evitar el gir a l'esquerra seria –ens sembla– molt pitjor, en un tram que en cent metres ja hi haurà l'accés –no gaire més enllà– al que serà la Nacional-II, a través de la variant, i que els ciutadans de Girona podran accedir a la Nacional-II a través de la variant en diferents indrets de la mateixa variant.

Per tant, aquest és un tema absolutament pactat i consensuat amb el MOPU –almenys aquesta és la informació que a mi m'arriba–, que connectarà amb la variant de Girona i s'accedirà provisionalment per Sant Julià a l'autovia de Sarrià, i després, l'autovia de Sarrià perdrà un trànsit molt important, com es preveu, quan s'inauguri la variant de Girona, doncs, no fa necessari, sembla, en aquests moments, avui per avui, preveure una obra tan important, i sembla que amb el gir a l'esquerra, com està avui –i fins avui ha estat utilitzat tot aquest any–, de moment es dona la resposta.

Per tant, per aquests dos motius –el segon punt ja s'ha trobat aquest pacte amb el MOPU, el tercer punt en tot cas seria el de discrepància–, de moment no hi hauria acord.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Calzada. Per tant, entenent que el punt número 1 d'aquesta Proposició no de llei ha estat retirat, sotmetríem a votació els punts números 2 i 3 de la Proposició no de llei sobre la variant de Girona a Banyoles i els seus accessos.

Vots a favor?

Vots en contra?

Abstencions?

Aquests dos punts d'aquesta Proposició no de llei han estat rebutjats per 7 vots a favor, 10 vots en contra i cap abstenció.

Passaríem al punt següent de l'ordre del dia, que és el número 9, que és debat i votació de la Proposició no de llei sobre l'acceleració de la construcció de la variant de la carretera Nacional-340 entre els pobles de Cervelló i Vallirana, presentada pel Grup Parlamentari Esquerra Republicana de Catalunya: té la paraula el senyor Puigcercós.

Proposició no de llei sobre l'acceleració de la construcció de la variant de la carretera N-340 entre els pobles de Cervelló i Vallirana

El Sr. PUIGCERCÓS: Sí, també breument, dir que ja sabem i som conscients una mica de les limitacions que té aquest Par-

lament a nivell competencial i que, en definitiva, és un afer que pertoca al Ministeri d'Obres Públiques i Transports, però és constant, és sabut..., de fet ja hi ha hagut algun acord a nivell de l'Estat espanyol amb la Generalitat sobre aquest tema, però és sabut de les cues que es produeixen a la Nacional-340. Aquesta Proposició no de llei és fruit una mica de les diferents mobilitzacions populars de diferents veïns, que afecten les viles de Cervelló i Vallirana, i en definitiva tota aquella zona del Baix Llobregat, sobre les cues que es produeixen, sobre la retenció que es produeix cada matí i a les hores punta, també al vespre, a la Nacional-340.

Per tant, nosaltres només fem aquest fet: és que el Parlament gestioni amb el Ministeri d'Obres Públiques i Transports que s'acceleri i, en definitiva, es tiri endavant aquest projecte. Algú havia dit que havia quedat endarrerit per perjudici d'altres obres immediates que ja podien desviar el trànsit, podien desviar el trànsit d'aquella Nacional-340, però la realitat és tangible i es demostra que cada dia, avui mateix també, el trànsit queda allí aturat, hi ha cues, hi ha retencions. En definitiva, preguem perquè hi hagi un procés ràpid de solució d'aquest problema.

La Sra. PRESIDENTA: Molt bé, moltes gràcies, senyor Puigcercós. Per posicionar-se, té la paraula el senyor Farrés, del Grup Parlamentari Iniciativa per Catalunya.

El Sr. FARRÉS: Sí, molt breument. Vull dir, és evident que sembla ser que s'ha arribat a acords o que s'ha parlat d'aquests temes amb les administracions que en són les responsables directament. En tot cas, aprofitar l'ocasió per..., bé, és profund convenciment d'aquest diputat que el model de creixement metropolità no és el millor dels models de creixement, i aquest n'és un dels aspectes, aquesta n'és una de les repercussions. Bé, això és evident.

I, per una altra banda, vull lamentar, doncs, que s'hagin d'accelerar les coses com a conseqüència que els usuaris o que els ciutadans en un moment donat diguin que prou i hagin de sortir al carrer. A partir d'aquí, nosaltres estem a favor de trobar una solució a aquesta qüestió i, per tant, si s'ha resolt, doncs, fantàstic, i, si no, doncs, que aquesta Proposició pugui ajudar a accelerar el que és un fet, que és que el ciutadà en general ha de comptar, a més a més de la seva jornada de treball, doncs, amb uns períodes de temps molt llargs per poder fer o per poder garantir els desplaçaments.

Nosaltres creiem que els models de transport haurien de ser uns altres. Jo crec que no s'ha tingut un debat en profunditat en aquest Parlament sobre el tema del transport individual i del transport col·lectiu seriosament, a fons, amb pla de carreteres, i amb xarxes, i propostes de ferrocarril; mentre no sigui així és evident que els inconvenients que pateixen —que patim— els usuaris, en aquest punt o en altres, són evidents.

Per tant, en principi, nosaltres hi estem d'acord, si això pot ajudar a resoldre el problema.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Farrés. Per part del Grup Socialista, per posicionar-se, té la paraula el senyor Tomàs.

El Sr. TOMÀS I TORRENS: Moltes gràcies, senyora presidenta, senyors diputats... Com vostè molt bé ha dit, per fixar la posició del meu Grup respecte a aquesta Proposició no de llei.

És una evidència que des de fa dos o tres anys la carretera Nacional-340, entre el seu tram de Vallirana i els Quatre Camins, presenta greus problemes de circulació, que afecten la

circulació en general, però que molt singularment afecten la mobilitat dels ciutadans que viuen tant a Vallirana, a Cervelló, però també a altres municipis, com Corbera, i que també afecta la mobilitat de ciutadans que viuen a Molins de Rei, Sant Vicenç dels Horts, etcètera.

Tot això, és clar, és un problema que neix com a conseqüència que s'acumulen, els dos o tres anys darrers, amb un increment del parc mòbil residencial en aquests municipis, segurament com a conseqüència que molta gent ha convertit la segona residència en primera residència, o que molts ciutadans que vivien a les poblacions més grans han decidit anar a viure en aquestes poblacions més petites. Però, en resum, el parc mòbil d'aquesta àrea ha crescut enormement.

Hi ha un altre problema, que és de caràcter tècnic: tots sabem que a la Nacional-340, abans d'arribar a la cruïlla amb els Quatre Camins, hi ha una instal·lació cimentera coneguda, els Ciments Molins, que dificulta enormement, dificulta enormement, doncs, que hi hagi una solució de sortida ràpida de vehicles i que, lògicament, és molt difícil traslladar aquesta indústria per solucionar el problema, i que cal buscar les solucions a partir de la ubicació d'aquesta indústria de grans dimensions amb el que és la circulació en general.

I, finalment, que es troba en una àrea, com tota l'àrea de creixement del que podem dir la segona conurbació de Barcelona, de gran creixement en tots sentits, i que ha de ser afrontat des de la perspectiva d'una resolució d'infraestructures viàries, de les quals avui aquest de matí, ja, en els debats que hem sentit, ja se n'ha parlat a bastament, i que lògicament aquestes àrees queden afectadíssimes per aquesta reestructuració general, se'n digui quart cinturó, se'n diguin modificacions de la 340..., el que sigui. Però el que sí és cert és que tant els ajuntaments..., els ajuntaments de Cervelló, de Vallirana, com el de Corbera, com la mateixa administració afectada o implicada, que és la Demarcació de Carreteres del Ministeri d'Obres Públiques i Transports a Catalunya, ja fa temps que hi estan treballant.

La prova és que jo tinc a les meves mans una carta d'aquests alcaldes en la qual reconeixen que a la demarcació, en això, des del maig del 89-90, ja s'hi està treballant. Hi ha més documentació escrita del treball que estan fent els ajuntaments i la Demarcació de Carreteres del Ministeri d'Obres Públiques i Transports, per exemple, que podem localitzar a la resposta que obté el diputat de Convergència i Unió, el senyor Pere Baltà, en el Congrés de Diputats, a inicis d'aquest any, com a conseqüència d'una pregunta formulada ja l'any passat, l'any 91, en la qual se li diu que això ja està a punt de resoldre's tècnicament i que es prendran un conjunt de mesures que es posaran en marxa. I aquestes mesures, feliçment, feliçment, s'acorden el dia 6 de maig d'aquest any, en el qual hi ha unes mesures de caràcter, doncs, immediat, com mesures a curt i mitjà termini, implicat en aquesta negociació general d'infraestructures viàries que abans he mencionat.

Per tant, estem davant d'una proposició no de llei el contingut de la qual ha quedat superat per la dinàmica dels fets, i jo diria que... —i ho dic cordialment, amb tot l'afecte que significa aquest tipus d'iniciatives constructives per al país—, que és curta de mides, perquè només parla de la construcció d'una variant entre els pobles de Cervelló i de Vallirana... És a dir, els projectes que avui estan en marxa desborden aquesta visió de la Pro-

posició no de llei i, per tant, estem davant d'una proposició que no queda marcada en el que és ja els acords i els objectius que han dissenyat els municipis, la Generalitat, el Ministeri d'Obres Públiques —la seva Demarcació de Carreteres— i els ciutadans en general.

Per tant, jo, el que diria és que el Grup proponent, per ser una iniciativa obsoleta, l'hauria de retirar, però, si no la vol retirar, el Grup Socialista la votarà a favor, més que com a contingut, sinó com un gest més, com una aportació més en aquest debat que s'arregli d'una vegada per sempre els problemes de circulació, els problemes d'uns ciutadans que saben que sempre han rebut, rebran i estan rebent el suport del Grup Socialista per solucionar un dels problemes que més afecta la seva vida quotidiana.

I aquesta seria la nostra formulació: si el Grup d'Esquerra Republicana manté el text tindrà el vot socialista al seu favor.

Moltes gràcies.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Tomàs. Per part del Grup de Convergència i Unió, per posicionar-se, té la paraula el senyor Salvador Esteve.

El Sr. ESTEVE I FIGUERAS: Gràcies, senyora presidenta. El nostre Grup està d'acord amb l'esperit de la Proposició no de llei presentada per Esquerra Republicana de Catalunya, ja que entenem que el que pretén és la solució del problema de la circulació de la N-340. Però el problema entenem que no es resol com pretén amb la seva Proposició no de llei, amb la construcció de la variant de la N-340 entre Cervelló i Vallirana, ja que és molt més ampli. Nosaltres entenem que s'ha de resoldre també, tal com ha dit el representant del Grup Socialista, amb l'entroncament de la carretera que ve de Corbera i la Palma de Cervelló, pobles també fortament afectats, i també —i bàsicament— amb la construcció i connexió amb l'autovia del Baix Llobregat, una altra de les infraestructures que creiem que és molt important, i que a més ha de resoldre la circulació d'una altra zona molt important i molt congestionada, com són els pobles de Martorell i Sant Andreu de la Barca i Pallegà, i també és la sortida natural de la Nacional-340.

I és en aquest sentit que van les iniciatives preses pels alcaldes dels pobles de la zona i les mocions presentades en el Consell Comarcal del Baix Llobregat i a tots els ajuntaments de la comarca. També en aquest sentit va la iniciativa parlamentària presentada pel Grup Català al Congrés de Diputats i les gestions que, recollint totes aquestes iniciatives, ha portat a terme des de fa força temps, i més recentment, l'honorable conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat amb el Ministeri d'Obres Públiques i Transports i la Direcció General de Carreteres de l'Estat, i en les quals sembla que s'ha arribat a compromisos ja d'una acceleració..., d'una ràpida construcció de les dues carreteres assenyalades.

Nosaltres entenem que solament d'aquesta manera es pot resoldre aquesta situació d'una manera més definitiva i reduir, doncs, aquest to popular de «Prou cues a la Nacional-340». Per tant, el nostre Grup votarà que no a aquesta Proposició no de llei, ja que creiem que no té objecte instar el Govern de la Generalitat a fer allò que ja està fent, i també per la parcialitat amb què s'intenta resoldre la problemàtica, com hem dit, que requereix una actuació més global.

Gràcies, senyora presidenta.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Salvador Esteve. Atès que no s'han presentat, doncs, esmenes, passarem a

la votació d'aquesta Proposició no de llei sobre l'acceleració de la construcció de la variant de la carretera Nacional-340 entre els pobles de Cervelló i Vallirana.

Vots a favor?

Vots en contra?

Abstencions?

Aquesta Proposició no de llei ha estat rebutjada per 7 vots a favor, 9 en contra i cap abstenció.

I passarem al següent punt de l'ordre del dia, que és el punt número deu, debat i votació de la Proposició no de llei sobre la nomenclatura de les carreteres de la demarcació de Girona, presentada pel Grup Socialista: té la paraula el diputat senyor Nadal.

Proposició no de llei sobre la nomenclatura de les carreteres de la demarcació de Girona

El Sr. MANUEL NADAL: Aquesta Proposició no de llei respon a la necessitat de canviar les inicials de la nomenclatura d'algunes carreteres de la demarcació del que era abans la província de Girona, en el sentit que carreteres que transcorren estrictament per les comarques gironines, carreteres que algunes d'elles potser són competència de les diputacions, altres d'algun ajuntament i altres del Govern de la Generalitat, doncs, tenen nomenclatura que comença encara amb les inicials GE, quan tots sabem que s'acaba de produir l'aprovació d'una llei i, finalment, també, la promulgació del Decret-lei que regula que el nom oficial d'aquesta demarcació, provincial encara, doncs, és amb l'inicial de Girona i, per tant, les seves inicials són GI. Però és que fins i tot abans que es produís aquesta Llei i aquest Decret, el Govern de la Generalitat podria haver anomenat les carreteres del seu territori amb les inicials que cregués més oportunes.

Crec que el que correspon, i segurament això es preveurà en el moment a través d'alguna llei o a través d'algun tipus d'ordenació del Departament, que totes les carreteres de Catalunya tinguin una unificació de criteris respecte a la seva nomenclatura, vull dir, les que són comarcals, les que són nacionals, les que comencen amb N, les que comencen amb C i les que comencen amb la inicial de les províncies. Però, mentre això no es produeixi, ens sembla que, com a mínim, les que estan a la demarcació de Girona, i que comencen amb la GE, haurien de canviar-se en GI.

És una proposició no de llei, per tant, instant a fer una cosa que ens sembla que el Consell Executiu, al marge que el nom oficial de la província fos un o altre, ja ho hauria d'haver fet *motu proprio*.

Aprofito per posicionar-me, encara que potser parlamentàriament no és el més correcte, respecte a la iniciativa d'Esquerra Republicana, de les esmenes, en el sentit que instar el MOPT des del Parlament em penso que no ho hem fet mai, instar el MOPT no ho hem fet mai, però si el que es vol fer d'alguna manera és aprofitar aquesta Proposició no de llei perquè, si encara hi ha topònims de carreteres que són competència del MOPT que estan mal escrits, corregir aquests topònims, ens sembla bé la proposta. I, per tant, jo oferiria ja d'entrada a Esquerra Republicana que poguéssim fer una esmena transaccional, que, d'acord el que és costum en aquest Parlament, no s'insti el MOPT, sinó el Consell Executiu a vetllar perquè el

MOPT faci el que hagi de fer. Però, vull dir, això seria gairebé una esmena tècnica o transaccional, que jo demanaria, doncs, un minut per fer-la en el moment que es cregués oportú.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Nadal. En tot cas, suspendrem la sessió...

El Sr. CALZADA: Jo diria que hi ha una qüestió de procediment, no? Perquè primer s'han de posicionar tots els grups, després el diputat pot posicionar-se entorn a l'esmena i llavors es pot parlar de transaccional, però no seria correcte aquest procediment, em sembla.

La Sra. PRESIDENTA: Sí, en tot cas el senyor Nadal s'ha avançat; però, en tot cas, doncs, tornem a l'ordre establert, i, per tant, doncs, per a la defensa de l'esmena per part d'Esquerra Republicana, té la paraula el senyor Puigcercós.

El Sr. PUIGCERCÓS: Té raó el senyor Nadal en el defecte de forma, és veritat —suposo que deu ser un problema de picatge. En definitiva, aquesta esmena, el que pretenia una mica era de..., podríem qualificar-la una mica d'esmena de dignitat. És a dir, si parlem de catalanitzar, de canviar una lletra per una altra, el que també seria lícit, encara que sigui d'una altra administració, l'Administració de l'Estat, que afecta el Ministeri d'Obres Públiques i Transport i que afecta també, evidentment, la Direcció General de Trànsit...

Del que es tracta és que hi ha molts rètols a la Nacional-II, i a vegades també s'hi inclou l'A-7 i d'altres carreteres que ronden el Principat de Catalunya, que no han estat encara a hores d'ara catalanitzades amb els topònims. Per tant, és a dir, trobaríem una mica de descontrol, per dir alguna cosa suau..., és a dir, que per algun cantó es vulgui canviar la «E» per la «I», que penso també és lícit, just i està en la sintonia no només d'aquest Parlament, sinó de la resta, i de la circumscripció de Girona, però que també s'ha d'anar als topònims. I, evidentment, té raó el senyor Nadal que nosaltres no tenim ni competència, de moment, per instar directament el Ministeri d'Obres Públiques i Transports.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Puigcercós. Per posicionar-se respecte a aquesta Proposició no de llei, té la paraula el senyor Farrés, per part del Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya.

El Sr. FARRÉS: Evidentment, el Grup d'Iniciativa per Catalunya està d'acord amb la Proposició no de llei. En fi, en tot cas, personalment, manifestar, vull dir, la satisfacció que dona poder participar activament en una cosa que fa uns mesos un seguia astorat pels mitjans de comunicació els termes del debat. No obstant, constatar, vull dir, que en aquest país a vegades girar la plana costa, entre altres coses, perquè, si encara no hem estat capaços d'eliminar, doncs, totes les àguiles imperials de les «*unas, grandes y libres*», doncs, les «GI» i les «GE», a veure si hi ha més sort i passen al davant, i ens posem al dia.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Farrés. Per part del Grup parlamentari de Convergència i Unió, té la paraula el senyor Calzada per posicionar-se.

El Sr. CALZADA: Moltes gràcies, senyora presidenta. En primer lloc, la intervenció de l'il·lustre representant del Grup Socialista ha aclarit molts dubtes que jo tenia. Un primer dubte, que veig que a través de l'esmena del Grup parlamentari d'Esquerra Republicana podria arreglar-se, seria... Perquè, quan hom llegeix el text, diu «instar el Consell Executiu a catalanitzar la nomenclatura de carreteres de la demarcació de Girona»;

si aquí hi afegíssim «a instar el Govern de l'Estat la nomenclatura de la demarcació de Girona», hi estaríem tots d'acord, perquè quan el senyor Nadal es refereix a la «demarcació de Girona», es refereix a les carreteres de l'Estat, perquè mai la Generalitat ha tingut aquesta denominació en els seus serveis territorials de carreteres: quan parlem de carreteres de les comarques de Girona, parlem dels Serveis Territorials a Girona, mai de la Demarcació de Girona. Per tant, fins aquí estaríem totalment d'acord. Però em permetrà el senyor Nadal que, com que interpreto el que vol dir, i penso que el que desitja dir és que els Serveis Territorials de Carreteres a Girona, de la Generalitat, procedixin a rotular amb la «GI» corresponent totes les nostres carreteres, em permetrà que li expliqui, en tot cas, per què votarem que no.

Votarem que no perquè, com vostè sap, el Grup Català va ser el que va, precisament, impulsar aquesta iniciativa i, com pot imaginar, si nosaltres ho vam impulsar, vam preveure entre altres coses aquesta eventualitat. Com la vam preveure? Diu molt bé el senyor Nadal, quan es refereix que seria bo que es fes un estudi... Doncs haig de dir que aquest estudi està fet, un estudi de nomenclatura, de catàleg de com han d'estar retolades totes les carreteres de Catalunya: això no s'ha fet abans perquè requeria un pacte primer amb el MOPT —que s'ha fet—, i requeria també un pacte amb les diferents comunitats autònomes, a fi de trobar el catàleg precís i concret per a Catalunya. Catàleg precís i concret que suposarà, entre altres coses, doncs, que seran retolades la majoria de carreteres de Catalunya amb la «C» de Catalunya i, molt probablement, no serà amb la «GI».

Per tant, aquest és un projecte que formarà part del Projecte de llei de carreteres que entrarà aquesta tardor, probablement, al Parlament, i que, per tant, serà aprovat en els propers mesos, en el qual es contemplarà definitivament —definitivament— quina serà, per tant, la denominació que tindran les nostres carreteres, no només les de Girona, sinó les de tot Catalunya. Però, com que vam estar impulsors d'aquesta iniciativa, i tenint en compte que als ciutadans de les comarques de Girona ens omplí de joia que finalment fos aprovat a les Corts Generals una vella reivindicació de tots els gironins, ha previst el Govern que, quan hagi sortit en el butlletí oficial de l'Estat el decret aprovat pel Consell de Ministres de la setmana passada, es farà una retolació provisional —provisional— per a aquests mesos, en la qual es posarà la «GI». És a dir, això ja està previst —hi ha un pressupost de dos milions i mig. És una retolació, que quedi clar, provisional, absolutament provisional, com molts hem portat la «GI» provisional durant aquests mesos, i si no s'ha fet abans és perquè el Govern ha entès que no ho havia de fer abans, fins que no estigués fet aquest tràmit parlamentari, i per respecte, precisament, a les institucions i al Parlament de l'Estat, que va aprovar en el seu moment la «GI» i en aquest moment l'aprovació...

Per tant, jo penso que el senyor Nadal hauria de pensar que aquesta era una previsió ja contemplada i no s'hauria de deixar portar per altra iniciativa i retirar, retirar, en tot cas, aquesta Proposició no de llei. Perquè... estigui tranquil, senyor Nadal: això està previst, això es farà i, a més, es completarà amb la Llei de carreteres. I, en tot cas, si el senyor Nadal no toca el text i hi afegeix simplement, tal com està dit aquí, afegeix simplement «instar l'Estat», nosaltres ho aprovarem amb molt de gust, perquè també desitjaríem que les carreteres que l'Estat encara té a les comarques de Girona, que esperem que algun dia siguin

gestionades pel Govern de Catalunya, doncs, realment es puguin retolar en català en espera, també, de la Llei de carreteres.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Calzada. Dir-li que, malgrat que estic segura que vostè ja en té perfectament coneixement, la possibilitat de substituir la paraula «Demarcació» pels «Serveis Territorials», tenia àmplia possibilitat d'haver pogut presentar una esmena; en qualsevol cas, penso que la clarificació, doncs, ha estat oportuna.

I demanar-li també al senyor Nadal que ens clarifiqui quin és el text transaccional que proposa, per veure si el senyor Puigcercós el pot citar...

El Sr. CALZADA: Em permet, senyora presidenta, un moment...

La Sra. PRESIDENTA: Sí, digui, senyor Calzada.

El Sr. CALZADA: És cert el que diu, però és que amb una esmena tècnica que digués «a l'Administració de l'Estat» no teníem per què canviar la demarcació, i aquest diputat ja sap que es retolarà en català; per tant, es creia que es referia a les carreteres de l'Estat.

La Sra. PRESIDENTA: Molt bé, molt bé, senyor Calzada. Senyor Nadal, ens pot dir el text exactament, si us plau?

El Sr. MANUEL NADAL: Sí, el text que proposa el Grup Socialista és de votar el text tal com està presentat, i afegint-hi un punt 2, modificat amb una esmena tècnica o transaccional —jo penso que és tècnica—, que digués: «insta el Consell Executiu a vetllar que el MOPT, Ministeri d'Obres Públiques, en els rètols de les carreteres de la seva competència»..., bé, «acabar de catalanitzar en els rètols de les carreteres de la seva competència els topònims catalans que encara avui estan en llengua espanyola». És a dir, és una esmena tècnica, perquè el senyor Calzada el que vol és fer altres coses; vull dir, ells tenen una competència en carreteres i el que demanem nosaltres és que la «GI» sigui en les seves competències.

I vull dir una cosa: que, quan entres a una província, que encara hi són, els rètols que hi ha diuen «Demarcació de». (*Remor de veus.*)

La Sra. PRESIDENTA: Per tant, és una transaccional al punt número 2. El senyor Puigcercós l'accepta?

El Sr. PUIGCERCÓS: Sí, un moment. Si se'm pogués repetir... «Insta a vetllar», ha dit?

El Sr. MANUEL NADAL: «Insta...»

El Sr. PUIGCERCÓS: ...«a vetllar».

El Sr. MANUEL NADAL: ... «el Consell Executiu a vetllar que el MOPT...»

El Sr. PUIGCERCÓS: «A vetllar». Bé, «a vetllar» és un verb que pot donar moltes interpretacions: pots estar vetllant i no fer res... Bé, en tot cas, l'acceptem... Bé, és correcte, va; deixem-ho estar, i no...

El Sr. MANUEL NADAL: Repeteixo: «Insta el Consell Executiu a vetllar que el Ministeri d'Obres Públiques i Transports acabi de catalanitzar en els rètols de les carreteres de la seva competència els topònims catalans que encara avui estan en llengua espanyola».

El Sr. PUIGCERCÓS: D'acord.

El Sr. CALZADA: Un segon...

La Sra. PRESIDENTA: Digui, senyor Calzada.

El Sr. CALZADA: Per precisió tècnica: hi ha esmena tècnica o no? «Serveis Territorials de...»

El Sr. MANUEL NADAL: És en general...

El Sr. CALZADA: No, no, però el primer punt, que seria..., o abans, diu «demarcació de Girona»: continua dient «demarcació»?

El Sr. MANUEL NADAL: Si vols que digui «Serveis Territorials»...

El Sr. CALZADA: No, no, no. No, jo només ho demano per aclariment, abans de la votació.

La Sra. PRESIDENTA: Senyor Nadal, accepta que es faci la correcció tècnica —en lloc de «demarcació», «serveis territorials»—?

El Sr. MANUEL NADAL: Sí, sí, sí. Que el secretari llegeixi com queda el text.

La Sra. PRESIDENTA: Bé.

El Sr. MANUEL NADAL: Si així has de votar que sí (*adreçant-se al Sr. Calzada*).

El Sr. CALZADA: Com queda el text, presidenta?

La Sra. PRESIDENTA: El text definitiu del primer punt quedaria: «Instar el Consell Executiu a catalanitzar la nomenclatura de les carreteres dels serveis territorials de Girona, utilitzant les inicials "GI", tan anhelades pels ciutadans».

El Sr. CALZADA: Molt bé.

La Sra. PRESIDENTA: I el segon punt, si accepta la transaccional...

El Sr. PUIGCERCÓS: Sí, sí.

La Sra. PRESIDENTA: el senyor Puigcercós, quedaria: «Instar el Consell Executiu a vetllar perquè el MOPT acabi de catalanitzar els topònims que encara avui estan en llengua espanyola».

Per tant, s'accepta aquesta transaccional (*Remor de veus.*) Votació separada, diu el senyor Calzada, del punt número 1 i el punt número 2.

Per tant, vots a favor del punt número 1, de l'apartat número 1, d'aquesta Proposició no de llei?

Vots en contra?

Abstencions?

Per tant, aquest primer punt ha quedat rebutjat per 7 vots a favor, 10 en contra i cap abstenció.

Procedim a la votació del segon apartat, que ha estat objecte d'una transaccional.

Vots a favor?

Vots en contra?

Abstencions?

Per tant, aquest punt ha estat votat per unanimitat de tots els presents.

Passaríem al següent punt de l'ordre del dia, que és el debat i votació de la Proposició no de llei sobre la carretera de Planès - Fornells de la Muntanya - Toses - la Collada, presentada pel Grup Socialista: té la paraula el diputat senyor Nadal. (*El Sr. Farrés demana per parlar.*) Digui, senyor Farrés... (*Pausa.*) Molt bé; queda excusat. (*El Sr. Farrés s'absenta de la sala.*) Té la paraula el senyor Nadal, per a la defensa d'aquesta Proposició no de llei.

Proposició no de llei sobre la carretera de Planès - Fornells de la Muntanya - Toses - la Collada

El Sr. MANUEL NADAL: El municipi de Toses és un municipi que encara no disposa de carretera asfaltada per poder-hi

accedir. Jo crec que deu ser l'únic municipi de les comarques gironines que es troba en aquestes condicions.

Voldria recordar també aquí que gairebé fa deu anys aquest país va optar per fer un túnel, el túnel del Cadí, enfront d'un altre túnel, que era el túnel de Toses, de manera que ha quedat molt clar que l'opció territorial que suposava la construcció del túnel del Cadí ha vist un procés de desenvolupament econòmic que ha estat favorable, mentre que la zona que quedava afectada pel túnel de Toses ha patit un major estancament. Això també es tradueix en la puixança de Manresa enfront d'una no tant puixança de Vic. Queda molt clar que l'opció d'un eix enfront d'un altre ha suposat una millora d'una zona i no d'una altra.

Però, bé, aquesta és l'opció que es va fer fa deu anys: potser el que caldria és que totes dues zones tinguessin un creixement important, i això és el que tot català hauria de voler, i aquest Parlament hauria de desitjar. Però, fruit d'aquella decisió, hi ha un municipi, que és Toses, que encara, doncs, queda més marginat que la resta de les comarques del Ripollès o de l'Osona, o fins i tot de la Cerdanya —que, tot i així, amb el túnel del Cadí queda ben comunicada, però el túnel de Toses també milloraria encara més la seva «comunicabilitat». Queda, per tant, molt clar que hi ha una necessitat de construir una bona carretera per al municipi de Toses, carretera que alhora seria una alternativa a l'actual collada i que permetria que molta gent que actualment viu al municipi de Toses i que treballa a les estacions d'esquí de la Molina o d'Alp o d'aquella zona, a la Masella, doncs, poguessin accedir fàcilment als seus llocs de treball.

Aquesta carretera hauria de ser finançada per alguna administració: la Diputació de Girona no la vol finançar; el Govern de la Generalitat, avui proposem que se'n faci càrrec. Hi ha casos de carreteres que no són competència d'una administració, però que són finançades per una altra administració perquè es consideren necessàries per al desenvolupament d'un municipi: voldria dir que, encara fa pocs dies —aquí tenim un retall del diari *El 9 Nou* del 25 de maig—, l'alcalde de Toses, el senyor Francesc Rossell, explica que el municipi de Toses va quedar aïllat fruit de les pluges i de la no-existència de carreteres asfaltades. Per tant, queda molt clar que aquesta és una necessitat molt important d'un municipi de la comarca del Ripollès.

I crec que en algun moment, a través del diputat provincial senyor Pere Jordi Piella, que avui no pot estar aquí, però que ha batallat molt per aquesta carretera, tant a la Diputació com amb aquesta presentació de Proposició no de llei... Excuso la seva no-assistència, perquè es troba a Ripoll defensant els interessos d'aquella comarca parlant amb la presidenta de la companyia —Renfe, vull dir—, intentant potenciar el tren d'aquella comarca. Però, a més de potenciar el tren, al senyor Piella també li interessa que es millorin les comunicacions: sé que ell ha fet gestions, sé que el president del Consell Comarcal n'ha fet, però aquestes gestions no es tradueixen en obres i, per tant, el que nosaltres voldríem és que es comencés la construcció de la carretera i que es fessin les obres. I espero que, per tant, l'acció conjunta dels diputats socialistes al Parlament, del senyor Piella i del senyor Casadesús —del president del Consell Comarcal, senyor Casadesús, i de l'alcalde de Ripoll, i abans diputat provincial, senyor Piella— provoqui que finalment aquesta carretera sigui realitzada.

Moltes gràcies.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Nadal. Per posicionar-se per part d'Esquerra Republicana, té la paraula el senyor Puigcercós.

El Sr. PUIGCERCÓS: Bé, absolutament d'acord amb aquesta Proposició, és a dir, no hi ha cap tipus d'esmena ni cap tipus d'objecció.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Puigcercós. Per posicionar-se respecte al Grup Parlamentari de Convergència i Unió, té la paraula el senyor Casadesús.

El Sr. CASADESÚS: Bé, moltes gràcies, senyora presidenta. Bé, d'entrada dir que aquesta Proposició no de llei la rebutjarem. Per dues raons.

Una, perquè en aquests moments no serveix de res instar el Consell Executiu que inclogui dins de la seva xarxa viària en el Ripollès aquesta carretera a la qual feia esment el senyor Nadal, ja que una incorporació com aquesta no té, ara mateix, cap mecanisme legal per poder-se fer; en tot cas, hauríem d'esperar que en el nou Pla de carreteres, en la proposta de l'aprovació de la nova Llei de carreteres, que properament es portarà al Parlament, s'aprofiti aquesta ocasió per fer-ho. Per tant, doncs, en el moment en què això sigui així, aquest diputat que parla serà el primer, doncs, que «apretarà» perquè aquesta carretera, doncs, s'inclogui.

D'altra banda, jo no sé si per manca d'informació o perquè no ha pogut parlar amb el senyor Piella, no coneix ben bé aquest tema com està: jo li puc dir que —i em consta perquè el president del Consell Comarcal del Ripollès hi ha treballat molt, en aquest tema (*remor de veus*), molt, molt— en aquests moments ja s'està elaborant per part de la Diputació de Girona el projecte corresponent, i és obvi que per poder executar una obra cal que prèviament hi hagi un projecte. Per tant, d'acord amb l'alcalde de Toses, amb el qual, doncs, hi ha hagut molts contactes, aquest projecte s'està elaborant, i no només això, sinó que, com a conseqüència també de les gestions fetes pel president del Consell Comarcal del Ripollès prop de la Direcció General de Carreteres i de la mateixa Diputació, li puc dir que en aquests moments ja hi ha finançament, finançament que, una vegada s'hagi acabat el projecte, comptem que pugui ser de l'ordre —el seu valor en aquests moments no se sap— d'uns dos-cents vint, dos-cents trenta milions de pessetes. En el seu finançament hi col·laboraran —perquè hi ha el compromís— la Direcció General de Carreteres, la Diputació de Girona —perquè un tram important d'aquesta carretera és..., correspon a la Diputació de Girona— i el mateix Consell Comarcal del Ripollès.

En qualsevol cas, sí que hi ha un problema que vostè ha dit, que és que a causa de les pluges que hi ha hagut aquests darrers dies, doncs, la carretera està en mal estat i s'ha produït, doncs, alguna esllavissada, algun esllavissament; però el que sí que li puc dir és que el que estem intentant és accelerar uns terminis que ja estaven pactats amb el mateix Ajuntament de Toses i estem intentant que aquest projecte s'acceleri amb urgència i que, simultàniament, un finançament que s'havia de començar l'any vinent es pugui fer aquest any.

Per tant, doncs, la nostra posició respecte a aquest tema serà de rebutjar la Proposició no de llei, per les raons que he esmentat.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Casadesús.

En tot cas, sotmetem, doncs, a votació aquesta Proposició no de llei.

Vots a favor?

Vots en contra?

Abstencions?

Aquesta Proposició no de llei sobre la carretera de Planès - Fornells de la Muntanya - Toses - la Collada ha estat rebutjada per 6 vots a favor, 10 vots en contra.

Passem al següent punt de l'ordre del dia, que és el punt número dotze, debat i votació de la Proposició no de llei sobre el condicionament de la carretera Nacional-152, Barcelona-Puigcerdà, presentada pel Grup Socialista: té la paraula el diputat senyor Nadal.

Proposició no de llei sobre el condicionament de la carretera N-152, Barcelona-Puigcerdà

El Sr. MANUEL NADAL: Bé, d'alguna manera, quan hem discutit la proposta de millora de la zona de Terradelles i l'hem retirat, podríem haver fet la defensa d'aquesta Proposició no de llei, però com que hi havia, per part del Grup de Convergència i Unió, dos parlamentaris que havien de fer les intervencions, he cregut oportú, doncs, mantenir les dues proposicions no de llei per separat.

En aquest cas, de totes maneres, el que planteja no és el problema específic de Terradelles, sinó un problema de criteri de l'acabament de la Nacional-152 en el tram, sobretot, Vic-Ripoll. És a dir, la carretera aquesta, doncs, des de Vic fins a Barcelona —diguem-ho així—, té característiques d'autovia, i de Vic a Ripoll no. Tampoc pretenem que les tingui, però sí que el que pretenem és que es compleixin les previsions del Pla de carreteres.

Aprofito aquí, per altra banda, per dir dues coses. El Grup Socialista ha presentat una proposició no de llei demanant que el Pla de carreteres s'actualitzi. Avui aquí hi ha hagut diverses intervencions dient que hi ha un projecte de llei de carreteres, que desconeixem, i, és clar, fer una defensa de posicions del Grup de la majoria basant-se en un projecte desconegut pels diputats d'aquesta cambra, doncs, em sembla que ens situa en una situació d'indefensió. Jo voldria, doncs, que aquest projecte el coneguéssim com més aviat millor, perquè si tots els temes de carretera ja estan contemplats, doncs, segurament ens estalviaríem molta feina. De totes maneres, jo veig que proposicions no de llei que es presenten aquí plantegen solucions molt ràpides als problemes i, per tant, crec que és positiu anar fent proposicions no de llei.

En aquest cas, el problema quin és? Doncs que, sense demanar quatre carrils de Vic a Ripoll, sí que demanem que es compleixin les previsions del Pla de carreteres.

La previsió del Pla de carreteres és una calçada de característica 7/12 —set de carretera i, els cinc que queden, dos i mig i dos i mig per banda, de voravia, d'*arcén*—, però la construcció es fa amb característica 7/10; per tant, es fa amb les característiques inferiors a allò que preveia el Pla de carreteres. Per altra banda, el Pla de carreteres també preveu que en zones en què el pendent sigui de més del 4% i que la intensitat mitjana de trànsit diari sigui de més de 4.000 vehicles, hi hagi el carril d'acceleració, el tercer carril. I això tampoc s'està fent, eh? —per exemple, a la zona de Sant Quirze, ni a Orís, etcètera.

Per tant, el que demanem és que aquesta carretera, en el seu traçat, doncs, de Vic a Ripoll compleixi les previsions del Pla

de carreteres, tingui l'amplada 7/12 i tingui tres carrils —aquest carril d'acceleració que tan important és per poder superar les corbes de camions quan hi ha una mica de pendent, doncs, hi hagi aquest tercer carril perquè la gent que vulgui anar, doncs, de Barcelona a Ripoll, o a la comarca del Ripollès, pugui accedir-hi amb facilitat. Per tant, el que demanem és el compliment d'aquestes característiques del Pla de carreteres i, per tant, una construcció de carreteres amb característiques més modernes de les que s'està fent.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Nadal. Per posicionar-se per part d'Esquerra Republicana, té la paraula el senyor Puigcercós.

El Sr. PUIGCERCÓS: Sí, he de dir que ja en el seu moment, també, varem estar d'acord. Aquesta Proposició no de llei suposo que respon també una mica a la mobilització de diferents sectors ciutadans de la comarca del Ripollès, que es va donar bàsicament pel fet..., ell ha dit que no es reduïa només al fet de Terradelles, però cal entendre que Terradelles ha set potser el cas símbol i representatiu del que ha estat una mica aquesta mena de tram —que és Vic-Ripoll— de la Nacional-152.

Una mica, el que nosaltres també venim a referendar —i per això també hi votarem a favor— és que hi ha la voluntat moltes vegades d'entendre que, de Barcelona, de la conurbació de Barcelona a Vic, ha de ser autovia, i que a partir de Vic a Ripoll ha de ser només dos carrils. És a dir, nosaltres, també, una mica, suposem, i es dedueix de l'esperit..., i també s'ha dit altres vegades per part del Partit Socialista, que es comenci a normalitzar ja la feina de crear tres carrils amb un carril normal per poder avançar.

És a dir, una mica, la sensació que es té quan un viatge de Ripoll en direcció a Barcelona per la Nacional-152 és que quan et trobes un camió al davant és impossible avançar durant..., fins que arribes ja, avui dia, fins que arribes ja a l'altura de quan comença l'autovia. Per tant, és una mica l'esperit de recollir això, és a dir, poder ampliar que la carretera sigui d'accés, amb els avenços tècnics que hi hagi, que no volem pas autovia, no és pas el cas: crec que tampoc, pel flux de vehicles que hi ha en aquests moments, tampoc és necessari, però sí que es pregaria que hi hagués aquests carrils d'avançament que a altres llocs —com a l'Estat francès, per exemple— es donen normalment.

La Sra. PRESIDENTA: Molt bé, moltes gràcies, senyor Puigcercós. Per part del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, té la paraula el senyor Moliner.

El Sr. MOLINER: Gràcies, senyora presidenta. Bé, jo pensava sincerament que el senyor Nadal retiraria aquesta Proposició no de llei, perquè resulta totalment innecessària. Ja el conseller Molins, en una reunió pública que va tenir a Ripoll —en la qual, a més, suposo que hi devia assistir un dels promotors de la Proposició no de llei, que és el senyor Piella—, en aquesta reunió, que era pública, com dic —que hi havia el Consell Comarcal, els alcaldes, la premsa—, el senyor conseller ja va anunciar clarament que el Consell Executiu havia autoritzat unes modificacions puntualíssimes sobre el tram de Terradelles per un import de mil milions de pessetes.

El detall va ser a bastament publicat a tots els mitjans de comunicació, però no hi ha cap inconvenient a repetir-los: en aquestes modificacions que s'autoritzen per part del Consell Executiu hi havia la configuració de les millores inicials ja anunciades anteriorment, corresponents a l'augment dels trams

de vies lentes i a l'increment del túnel de la Farga, que passa de 250 metres a 400 metres de longitud; la substitució del tram alt de la collada de Terradelles, que tenia una longitud sinuosa de 1.400 metres, disposant un túnel de 400 metres de traçat quasi lineal; la disposició de totes les corbes del traçat amb radi amb un mínim de 180 metres; la modificació d'un tram sinuós al costat del riu rectifican-lo i millorant el seu traçat, travessant dues vegades el riu, mitjançant la construcció de dos viaductes enllaçats per un túnel, i, finalment, les millores de correcció de l'impacte adoptant les disposicions que es prescriurien si s'efectués la tramitació ordinària d'evolució i impacte, que en aquest cas no s'ha de fer, perquè no es tracta ni d'una autopista ni d'una autovia.

Davant, en fi, de com queden de clares ja totes les modificacions autoritzades i, a més, en el sentit —com dic— que el Consell el va anunciar, i el pressupost ha estat aprovat per a aquest suplement de modificació, és suficientment obvi que hem de votar en contra d'aquesta Proposició no de llei.

Gràcies, senyora presidenta.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Moliner.

Sotmetem a votació, doncs, aquesta Proposició no de llei sobre el condicionament de la carretera Nacional-152, Barcelona-Puigcerdà.

Vots a favor?

Vots en contra?

Abstencions?

Aquesta Proposició no de llei ha estat rebutjada per 6 vots a favor i 11 vots en contra.

I passem a l'últim punt de l'ordre del dia, que és debat i votació de la Proposició no de llei sobre el traçat de l'eix transversal, presentada per el Grup Socialista.

Té la paraula el senyor Nadal.

Proposició no de llei sobre el traçat de l'eix transversal

El Sr. MANUEL NADAL: Bé, ja s'acaba, diguem-ne, aquesta sessió. La proposta fa referència a un tema importantíssim que és l'eix transversal, que ja fa més de dotze anys que s'està reclamant i, finalment, s'han iniciat les obres, precisament en el tram que aquesta Proposició no de llei planteja. Però, és clar, s'han començat les obres sense saber massa què es vol fer amb aquest tram de l'eix transversal.

L'eix transversal inicialment era un eix que naixia a Lleida i moria a Palamós i, per tant, comunicava l'interior amb el mar; actualment es diu l'eix transversal de Lleida a Girona, però resulta que aquest eix cau, o mor, a gairebé vint quilòmetres de Girona, cau molt lluny de Girona, i no arriba al mar. Nosaltres pensem que caldria restituir a l'eix el que era la seva voluntat inicial, és a dir, que anés fins a Palamós, i, per tant, el que reclama aquesta Proposició no de llei és que es faci tot l'eix transversal, en aquest cas en els trams que van de Santa Coloma de Farners a Girona i de Girona a Palamós i, per tant, incloent aquí una variant de Girona, que seria la variant oest de Girona.

Aquesta és una proposta que a mi em sembla substancialment important, perquè respon al que és la voluntat inicial de l'eix transversal. Però quan dic que no han començat bé les coses ho dic perquè, fins i tot en el que ara és el projecte —que és, doncs, un eix que ve de Lleida fins gairebé, podríem dir, a l'aero-

port de Girona, i enllaça allà amb la Nacional-II—, no està solucionat precisament l'enllaç d'aquest eix a la zona de Vilobí d'Onyar i Riudellots de la Selva amb la Nacional-II. De manera que el que és preocupant és que es va fer la informació al públic d'un projecte de traçat —en aquest tram final es va fer fins i tot l'acte d'ocupació inicial i, per tant, la signatura dels inicis d'expropiació, o del procés d'expropiació de les finques afectades per aquest traçat—, i ara s'està modificant aquest traçat. Modificant en un sentit que encara no sabem exactament quin serà. En un moment determinat semblava que s'allunyava una mica més encara, aquest projecte, de la ciutat de Girona, fent-lo anar cap a la zona de Caldes de Malavella, en concret de la zona de Franciac; ara es torna a plantejar que arribi a la zona de l'aeroport, però amb un traçat substancialment diferent del que va ser sotmès a aprovació i del qual els propietaris afectats ja van signar les actes prèvies d'ocupació. Per tant, nosaltres creiem que s'hauria de concretar aquest traçat i, a més, s'hauria de concretar afectant al mínim possible els propietaris afectats.

Aprofito per comunicar —i jo ja he demanat al director general de Carreteres, senyor Amat, una entrevista— que els propietaris que van signar les actes d'ocupació inicial ara no estan disposats a signar les d'un traçat nou que no els ha estat consultat i que, per tant, quan es faci —si és que es fa— una nova informació al públic, hi haurà moltes dificultats per aprovar aquest nou traçat.

Nosaltres, el que diem és que es concreti quin és el traçat i que se sàpiga definitivament si és el que es va iniciar, si és el que més tard es va proposar de fer anar cap a Franciac o si és un de nou que desconexem o que tenim la certa informació que voldria anar paral·lel a l'autopista, però el que demanem és la concreció d'aquest traçat, que en aquests moments no hi és.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Nadal. Per posicionar-se respecte a aquesta Proposició no de llei, té la paraula el senyor Suñer, del Grup de Convergència i Unió.

El Sr. SUÑER: Gràcies, senyor presidenta. La filosofia de la construcció de l'eix transversal és comunicar les comarques interiors de Catalunya amb la Costa Brava. També en el seu moment es va decidir que l'eix arribés a la Costa Brava centre, en què el poble més representatiu per activitat econòmica i pel seu port és Palamós. També, des del centre, fàcilment —des de la Costa Brava centre—, fàcilment, es va entendre que es podria arribar a la costa Brava nord i a la Costa Brava sud. Per tant, l'eix transversal és —o serà— la via ràpida de comunicació que enllaçarà Lleida-Vic-Palamós, com molt bé ha dit el senyor Nadal, o bé Costa Brava centre.

El traçat Santa Coloma - Nacional II es va projectar des del principi en funció de la variant de la Nacional II a Girona: portar-lo fins a l'enllaç d'accés de l'aeroport a l'autopista. Aquesta solució sempre ha estat la bona, si bé en un moment determinat es va témer que el futur emplaçament de l'estació del TGV faria variar el traçat, però tècnicament s'ha pogut resoldre, i així la primera opció de portar l'eix fins a l'enllaç aeroport-autopista continua sent vàlida. I no solament vàlida, sinó reforçada, donat que la sortida de l'autopista cap a l'aeroport és la menys col·lapsada de trànsit, i molt especialment els estius, en què a Girona nord, Girona sud i a la sortida de Lloret hi ha moltes retencions.

Fet aquest preàmbul, els he d'anunciar que votarem en contra dels dos punts de la Proposició no de llei. Quant al primer

punt, he de dir que encara està en estudi per part de la Direcció General de Carreteres el tram aeroport - Costa Brava - i no pateixi, el senyor Nadal, que quan estigui projectat es posarà en el seu coneixement: donat que s'ha considerat que la primera prioritat de l'eix és el tram Vic-aeroport, és aquí on realment ja s'està treballant, i concretament en el tram Santa Coloma - Vilobí

Quant al segon punt de la Moció, encara té menys sentit, perquè concretament al tram Santa Coloma - Vilobí, tal com he dit, ja s'hi està treballant, i el tram Vilobí-enllaç - que és el que preguntava el senyor Nadal -, el tram Vilobí-enllaç amb Nacional II i autopista està en disposició del senyor diputat per poder-lo estudiar, per poder-lo veure, i de tots els diputats que ho desitgin, a la Direcció General de Carreteres.

Moltes gràcies.

La Sra. PRESIDENTA: Moltes gràcies, senyor Suñer. Per tant, sotmetem a votació aquesta Proposició no de llei sobre el traçat de l'eix transversal.

Vots a favor?

Vots en contra?

Abstencions?

Aquesta Proposició no de llei ha estat rebutjada per 5 vots a favor i 11 vots en contra.

I no havent-hi més assumptes a tractar acabarem aquí la sessió, i anunciar-los que, possiblement, la propera sessió la tindrem el dia 26, abans de vacances.

S'aixeca la sessió.

(És un quart d'una del migdia i sis minuts.)

SUBSCRIPCIÓ


BUTLLETÍ OFICIAL
DEL
PARLAMENT DE CATALUNYA


DIARI DE SESSIONS
DEL
PARLAMENT DE CATALUNYA

☐ i Edició impresa
☐ m Edició en microfitxa

CONDICIONS

La subscripció és anual, per anys naturals. El període de subscripció fineix, doncs, el 31 de desembre de cada any. Les altes produïdes durant el curs de l'any es comptaran, als efectes de cobrament, des de la primera setmana de cada trimestre natural, sigui quina sigui la data de subscripció dins aquest trimestre.

La tramesa regular dels exemplars de subscripció (impresos o en microfitxa) començarà en rebre's l'import corresponent i la butlleta de subscripció degudament emplenada.

El subscriptor que no renovi la subscripció abans del venciment serà donat de baixa; tan bon punt es rebrà l'import de la renovació es reprendrà la tramesa del Butlletí, però sense dret als exemplars no rebuts.

L'Administració de les publicacions oficials del Parlament pot modificar en qualsevol moment el preu de subscripció, el qual tindrà efectes, per als subscriptors ja donats d'alta, a partir de la primera renovació de subscripció. Els preus de subscripció vigents consten al peu d'impremta de cada número de les publicacions oficials.

El pagament es pot fer:

- a) En metàl·lic, a la Caixa del Parlament
- b) Per transferència bancària, al compte número 500-5-22559-41 de la Caixa d'Estalvis de Catalunya
- c) Per gir postal
- d) Per xec registrat (el xec no registrat no serà admès).

BUTLLETA

Nom

carrer núm.

telèfon població codi postal

desitja subscriure's al ☐ BUTLLETÍ OFICIAL DEL PARLAMENT DE CATALUNYA ☐ i ☐ m

☐ DIARI DE SESSIONS DEL PARLAMENT DE CATALUNYA ☐ i ☐ m

☐ BUTLLETÍ OFICIAL i al DIARI DE SESSIONS (subscripció conjunta)

☐ i ☐ m

d'acord amb les condicions establertes i els preus vigents,

a partir del dia de de fins al dia 31 de desembre de 19

Amb aquesta finalitat, i amb data de de 19 envia

per núm. la quantitat de pessetes

(gir/xec al portador)

..... de de 19

Signatura

BUTLLETÍ OFICIAL

DIARI DE SESSIONS
DEL PARLAMENT
DE CATALUNYA

Palau del Parlament
Parc de la Ciutadella
08003 Barcelona

DIARI DE SESSIONS DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

Edició i subscripcions: Servei de Publicacions del Parlament de Catalunya,
Palau del Parlament, Parc de la Ciutadella, 08003 Barcelona. Telèfon 300.62.63.

Subscripció anual (edició impresa o edició en microfitxa): 6.000 pessetes.

Subscripció anual conjunta amb el Butlletí Oficial del Parlament
de Catalunya (edició impresa o edició en microfitxa): 13.000 pessetes.

Número solt (edició impresa o edició en microfitxa): 120 pessetes. (Preus amb IVA inclòs).

Dip. Leg. B-3.468-82. ISSN 0213-7976 (general) ISSN 0213-7992 (sèrie C)

