

Variant est: punt i seguit

Aquest pamflet que us fem a mans no té principi ni final. Es pot llegir començant-lo pel davant, pel mig o per la cua: cada paragraf, cada reflexió, té suc per ell mateix.

Hi ha engrunes econòmiques, aspectes jurídics,
dubtes raonables

i un bon feix de greuges ambientals: per triar i remenar. Combregar amb un sol paragraf és -hauria d'haver estat així- prou argument per rebutjar aquesta variant.

La balança de la Justícia carrisquesja

L'"*Audiencia Nacional*" ha dit que no calia un estudi d'impacte perquè no és un nou traçat de carretera. La ceguesa d'aquesta afirmació és diàfana, perquè una cosa és la definició que en dóna la Llei de Carreteres i una altra allò que hi ha i abans no hi havia a Sant Daniel.

Aquest simple *vial* és una estultícia que compartimenta i retalla innecessàriament el territori.

A Madrid consideren que no calia posar a exposició pública el projecte perquè les modificacions a

l'esbós inicial, malgrat desplaçar dos km. la carretera, no eren substancials.

A casa nostra el "*Tribunal Superior de Justícia de Catalunya*" ha anul.lat gran nombre de plans urbanístics per molt menys.

Per a l'*Audiencia Nacional* l'Estudi de Reordenació Ecològica de Joan Senent és suficient: l'autor va reconèixer, dotze dies després de fer-se públic, que l'Ajuntament de Girona li havia posat dos tècnics a la seva disposició per redactar-lo. Segons Senent, només dues idees eren seves (fer una comissió de seguiment i construir un centre d'estudis ambientals): la primera no ha servit de res i de la segona no se'n parla.



Administracions que desafinen

Ja l'informe sobre el projecte de la variant de la N-II al 1989 deia: "Donades les dificultats tècniques al Congost, d'estabilitat del substrat i la incidència negativa sobre el medi, es proposa la supressió de l'enllaç amb la carretera de Palamós, i aprofitar per a aquesta fi el de Medinyà". Per què no s'ha tingut en compte i s'ha esbotifarrat el Congost fins haver d'arribar a sobrepassar la carena tot desmuntant muntanya?

En la realització de l'obra s'ha demostrat que la coordinació entre les diverses Administracions i Institucions ha estat nul·la. La falta de planificació global a llarg termini només condueix a errors irreversibles: la pèrdua de valors naturals i paisatgístics, una fatal compartimentació i destrucció del territori i una pèrdua biològica de comunitats vegetals i animals.

La realització de l'obra evidencia els defectes d'estudi. Una millor inversió en el projecte potser hauria garantit millors mesures correctores, però mai no hauria justificat la inadequació del traçat escollit. Exemples com els

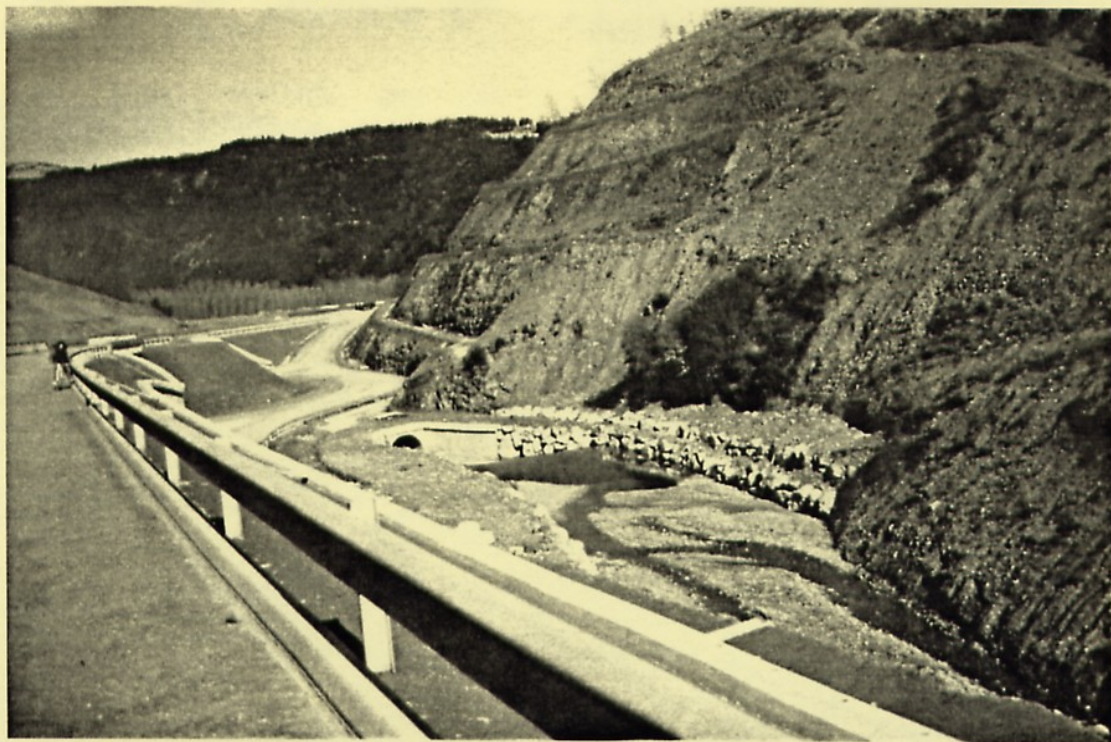
del Congost ho demostren. Un estudi més aprofundit d'un sòl que tothom sabia que no aguantaria hauria estat més econòmic i menys destructiu.

L'erari públic grinyola

Quines garanties ofereixen grans talussos con els del Congost, quan abans d'acabar les obres s'estan esllavissant de manera escandalosa i obliguen a fer noves intervencions sobre el mateix terreny. Quants diners públics estarem obligats a llençar per tal de refer aquestes esllavissades?

La incompetència dels enginyers del MOPU per no fer un estudi geològic previ del Congost, malgrat els advertiments, ens haurà costat prop de 1.000 milions més, a part de remoure 800.000 tones de pedra i desfigurar aquell indret. *Si no hi havia estudi geotècnic de les mines, haurem de témer que tampoc n'hi ha de les pilastres dels ponts?*

Una empresa, "Ingeniería de Autopistas", ha cobrat 30.448.748' ptes. per fer l'assistència tècnica de la construcció del traçat. *Algú li ha demanat danys i perjudicis per la malversació que suposa no*





haver fet els estudis geotècnics pertinents?

Un projecte que al 8-1-86 havia de costar 1.900'- milions i que l'1-6-90 fou adjudicat per 6.557 milions, a hores d'ara ja costarà entre 10.000 i 12.000 milions, si comptem els desgavells ocasionats per la incompetència dels enginyers. *Qui infla la crisi?*

El MOPT sempre assegurarà que era impossible aconseguir l'alliberament del peatge de l'autopista a canvi d'allargar-ne la concessió: dos mesos després d'adjudicar la variant allargava per 10 anys el peatge dels 517 km. d'autopistes que ACESA té a Catalunya a canvi que construïssin l'autopista del Maresme. Segons els nostres càlculs només calia allargar 20 mesos el peatge per alliberar des de Medinyà a Fornells.

La hidrosembra té un cost de 300'- ptes./m² (inversió total: prop de 500 milions), però només és efectiva en talussos de terra i d'un pendent suau -> hidrosemar sobre pedra i talussos de més d'un 60 % és escupir milions per no res.

I encara: Qui garanteix el rec de la hidrosembra que ha quallat durant el 1993 per tal que no s'assequi?

Esbrinar la història de Ferrovial i les terres de Sant Daniel seria sucós: les terres extretes de la variant serviren per a la compactació del desdoblament de Banyoles (no en va Ferrovial també en tenia l'adjudicació); calgué comprar-ne de noves per restaurar terraplens i túnels de Sant Daniel, i ara es poden vendre uns quants centenars de milers de tones procedents de l'anorreament del Congost. Com per quedar-hi ben enfangat.

Pèrdua de riquesa biològica

Un projecte amb més viaductes hauria permès més intercomunicació, que ara és nul·la especialment al torrent de les Mines. En aquest cas no s'han tingut en compte totes les mesures per donar la màxima permeabilitat. Una barrera a mitja muntanya.

La manca de previsió en el remenament real de terres ha provocat nous emplaçaments de

terres que modifiquen innecessàriament la continuïtat del relleu: flam de terres a Sant Julià, per exemple. A Campdorà s'ha colgat un bosc sencer.

L'apartat de reforestació s'ha endut una quantitat pressupostària petita. Si realment volia ser una obra model, fóra necessari haver invertit més en reforestació per tal de paliar al màxim l'impacte. La baixa densitat d'aquella demanarà molt més temps per a la regeneració del bosc.

Talussos com els que hi ha entre el Congost i Medinyà s'havien d'haver fet amb sistema d'aterrassament, altrament estan exposats a processos erosius evidents. Quant al sistema d'aterrassament, tres quartes parts del mateix, ja que la majoria de terrasses no disposen de sistemes efectius de drenatge de l'aigua.

Alteració paisatgística dels valors naturals i del relleu que la història ha escrit

La variant ha alterat allò que des de fa 2.000 anys els gironins havíem respectat. I és que per fer una carretera de proporcions faraòniques com aquesta sempre s'haurà de ser agressiu amb l'entorn del traçat.

Algunes canalitzacions per a drenatge es troben actualment taponades. Sota alguns viaductes fóra necessari d'obrir novament el pas d'aigua, ja que totes les traces han quedat tapades. L'aigua, a la llarga, sempre té la raó.

L'alteració paisatgística és notable tant des de llocs d'esbarjo com el passeig arqueològic o Les Creus i la muntanya de la O, com des de llocs de vivenda com Montjuïc o el poble de Sant Daniel: S'ha produït una destrucció efectiva de la vegetació per atalussaments, desmunts i emmagatzements de terres.

S'ha apropiat notablement el front d'humanització a les Gavarres

No s'ha respectat la distància mínima entre cases i carretera: els propietaris han callat perquè no només han aconseguit la reposició dels serveis afectats, sinó que els han portat llum, aigua i tot el que han demanat. Si la llei no els ho exigia, per què han cedit a tot?

La carretera potencia la suburbialització d'indrets com La Creueta, Vilarroja i la Font de la Pólvara. Aquests creien, il·lusos, que si des de la variant es veia la degradació dels seus barris en millorarien els serveis.

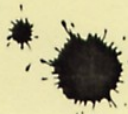
Quan algú ha faltat a la seva paraula, qui torna a confiar-hi?

L'Alcalde de Girona defensa aferrissadament que no s'obriran nous accessos a la variant. *Qui garanteix que en el futur la pressió no augmentarà i es buscarà donar, per exemple, una via d'accés a la Universitat?*

Que l'especulació dels terrenys propers a la variant ha començat és un rumor no confirmat: ningú no inscriu en el Registre de la Propietat els terrenys que han canviat de mans per no ser descobert. L'Ajuntament, que no devia tenir millor lloc on inquibir-lo, ja hi ha ubicat de moment el futur cementiri municipal.

(Seguirà...)



 **Naturalistes de Girona**

