



---

## N-II per l'autopista

---

VARIANT EST DE GIRONA  
ESTUDI ECOLÒGIC (MOPU)  
ESTUDI DE REPERCUSSIONS  
AMBIENTALS (JOAN SENENT)

ANÀLISI CRÍTICA

---

COORDINADORA N-II PER L'AUTOPISTA

## **SUMARI.**

1. Introducció
2. El projecte de "Variant Est de Girona". Anàlisi crítica.
3. L'estudi de "repercussions ambientals i reordenació ecològica. Anàlisi crítica.

## 0. INTRODUCCIÓ.

El 14 de juny de 1988 el Ple de l'Ajuntament de Girona sol·licità del MOPU l'exposició pública del projecte de variant, se suposa que empès per la pressió popular que culminaria tres dies més tard amb una manifestació pels carrers de Girona de més 1.000 persones i la presentació de 5.000 signatures a favor de preservar la vall de Sant Daniel.

El 5 de novembre del mateix any el Butlletí Oficial de la Província de Girona publicava l'ordre d'expropiació forçosa dels terrenys afectats per la variant. Una expropiació basada, per cert, en un cadastre dels anys 50, totalment desfasat. A partir d'aquell dia, tots i cadascun dels ajuntaments amb propietaris afectats disposaven del projecte de traçat de la variant.

A finals de desembre un membre de la "COORDINADORA N-II PER L'AUTOPISTA" sol·licità de l'Ajuntament de Girona consultar el projecte de traçat de la variant i el projecte del pont de Fontajau. La resposta fou contundent: "No tenim cap dels dos projectes. Dirigiu-vos al MOPU". Personats en el MOPU, la resposta fou igual d'astoradora: "El projecte de variant no el podeu consultar. Ja va estar un mes i mig a informació pública". Pel que fa al projecte de Fontajau, nova resposta negativa: "El projecte ja està fet i consensuat, però seria una indelicadesa mostrar-lo abans que sigui aprovat".

Davant d'aquesta transparència democràtica, i vist que l'Ajuntament de Girona no era (ni encara és) conseqüent amb els seus propis acords de reclamar (i donar) una informació pública, la "COORDINADORA N-II PER L'AUTOPISTA" decidí exposar públicament el traçat de la variant perquè els ciutadans poguessin consultar-lo i veure damunt dels plànols allò que les institucions no consideraven necessari fer públic.

Des del 14 de gener de 1989, el traçat de la variant romangué tres mesos a la Rambla, cada dissabte. Milers de persones comprovaren els llocs afectats, els talussos, els ponts, els túnels, els nusos de comunicacions previstos en el projecte... Entre setmana, diversos instituts de batxillerat i de formació professional, a més del Col·legi Universitari o l'ADAC, exposaren el projecte. Diverses persones, especialment estudiants universitaris, ens han demanat una còpia dels plànols del traçat. En els mesos de març i abril de 1990 els plànols, juntament amb l'alternativa tècnica per l'autopista proposada per la COORDINADORA, han estat exposats en el Centre Social "Mas Mota", de Salt.

El projecte del MOPU conté un annex (amb el número 16), que porta el títol de "Ordenación ecológica, estética y paisajística". En l'apartat 1 s'analitza la memòria del traçat del MOPU per a la "variant est de Girona", i de forma especial l'annex 16.

A l'apartat 2 s'analitza l'estudi de "Repercussions ambientals i reordenació ecològica" encarregat pel governador Civil de Barcelona Ferran Cardenal al Sr. Joan Senent Josa. L'estudi havia estat encarregat el mes d'octubre, però diverses circumstàncies han

*Anàlisi crítica de l'Estudi Ecològic del MOPU i de l'Estudi de Repercussions Ambientals de Joan Senent. Abril de 1990*

endarrerit la seva presentació. El propi Joan Senent reconegué ja abans de la presentació de l'estudi que ell només hi havia aportat dues idees, i que en la redacció del mateix l'Ajuntament de Girona li havia posat dos tècnics a la seva disposició per redactar-lo.

Joan Senent digué que havia tingut la col·laboració de l'equip redactor del "Pla Especial de Protecció de Sant Daniel" i del "Col·legi Universitari". Tant els uns com els altres negaren haver-lo ajudat i els primers ni tan sols havien estat consultats.

El fet que un regidor de l'Ajuntament de Girona tingués una còpia de l'informe sense la signatura de Senent, abans de la presentació pública d'aquest, fa que la redacció de tot el projecte per part de l'Ajuntament de Girona passi de ser una sospita a una ferma probabilitat. Senent es reafirma que només ha aportat dues idees, el regidor en qüestió "no recorda" des de quan té l'informe...

En només 12 dies, l'alcalde de Girona decideix encarregar un nou estudi al Col·legi Universitari de Girona. Es l'enterrament definitiu de l'estudi de Joan Senent.

L'apartat 3 és un breu recull de premsa que fa referència al projecte de traçat i a l'estudi de Senent.

La COORDINADORA N-II PER L'AUTOPISTA vol agrair a l'Associació de Naturalistes de Girona i a aquelles persones que han col·laborat i col·laboren en la confecció d'anàlisis, estudis i informes per aconseguir, d'una vegada per totes, allunyar les amenaces a la Vall de Sant Daniel i als indrets afectats pel projecte de "variant est de Girona".

Girona, abril de 1990.

# 1. EL PROJECTE DE "VARIANT EST DE GIRONA". ANÀLISI CRÍTICA.

De l'anàlisi del contingut de la memòria i de l'annex d'ecologia del projecte de "**variant est de Girona**", se'n desprenen els següents

## Aspectes generals:

- La pròpia memòria admet que l'estudi informatiu posat a informació pública la primavera de 1983 és substancialment diferent del que ha originat l'actual proposta de variant: "*Como consecuencia de los inconvenientes observados en las variantes estudiadas, en 1986 se decidió efectuar un nuevo estudio de variantes...*".

Per tant, el MOPU (amb la complicitat dels Ajuntaments) dona per bona la informació pública de l'estudi informatiu de 1983 i pretén efectuar les obres del traçat sense una nova exposició pública ni l'acompliment del decret d'impacte ambiental, quan el projecte fins ara amagat no té res a veure amb l'inicial.

- L'estudi considera només com a mereixedora d'especial protecció la vall de Sant Daniel (3 km. d'un total de 17), i menysprea totalment la resta, especialment les zones de ribera de l'Onyar en els municipis de Fornells i Quart, i en el tram final des del torrent de les Mines (Campdorà) a Sant Julià de Ramis, desfigurant totalment el Congost i el vessant nord de la muntanya de Sant Julià.

A més, es manipula la interpretació del Pla de Protecció de la Vall en intentar fer creure que aquest Pla només protegeix uns elements puntuals i no el conjunt de la Vall: tant en l'encàrrec del Pla com en el seu desenvolupament i conclusions, queda molt clar que el que es pretén és la Protecció d'un entorn natural ubicat al costat mateix de la ciutat de Girona (l'únic espai que encara resta lliure de l'especulació) i no s'hi poden construir carreteres. Qualsevol altra interpretació no s'ajusta a la seva normativa i requeriria l'anul·lació del Pla.

- La descripció geològica de la memòria és tan breu, genèrica i ambigua, que no està en concordància amb l'obra que es pretén realitzar. Els materials del tram roig inferior s'atribueixen a l'Eocè quan en realitat pertanyen al Paleocè (20 milions d'anys abans), fet que posa en evidència la manca de professionalitat del redactor i la poca precisió del que aquí es presenta com un estudi de les característiques geològiques.

- Les dades de trànsit sobre les que s'han fet els càlculs a l'hora de projectar els enllaços, són totalment subjectives. Així, la memòria diu que "*las asignaciones estimadas para cada movimiento, lo han sido fundamentalmente por la experiencia y conocimientos al respecto de los servicios técnicos de la Demarcación de Carreteras en Gerona, ya que no existen datos específicos*".

Això vol dir que el MOPU no disposa d'estudis de densitat de trànsit en les carreteres amb les quals vol enllaçar la variant. Si a això afegim que per a la resta del traçat s'han fet servir les dades de l'estudi de 1983, que havien estat recollides el 1981, resulta que s'ha fet un projecte que entraria en servei el 1992 amb dades d'onze anys abans o bé donades a cop d'ull per la Demarcació de Carreteres.

- En l'apartat de Geotècnia no es té en compte que les pissarres tenen una problemàtica important pel que fa referència a la seva disposició estructural: el seu cabussament (angle màxim d'inclinació dels estrats en relació a l'horitzontal), és desfavorable en tot el recorregut de la variant per la vall, fet que comportarà problemes realment molt greus, derivats del lliscament a favor de les superfícies de discontinuïtat (només cal recordar l'exemple del Congost l'any 1973). Això suposa un encariment i un impacte molt superiors als previstos.
- Les successives promeses de "**guant blanc**" a l'hora de fer les obres, amb túnels fets amb mirament i mitjans artesanats, es contradiuen amb les propostes del projecte. Es preveu la construcció de tres túnels artificials de 186 m., 220 m. i 135 m., per mitjà d'excavació, ubicació de l'obra de fàbrica i posterior reompliment. El sistema d'excavació deixant els talussos sense protecció, pot comportar problemes d'esllavissaments no menyspreables: es planteja una perillositat per als treballadors i un impacte molt superior al previst. Inclòs pot suposar un perill una vegada acabada l'obra.

El volum de material que s'ha d'excavar es pot calcular de forma aproximada, per manca de dades més concretes, i suposant que no sorgeixin problemes addicionals: per a un recorregut total de túnels de 541 m. i considerant una secció mitjana de 550 m<sup>2</sup> ens situaríem en uns 300.000 m<sup>3</sup>. de roca a extreure, fonamentalment pissarres (això només a la Vall), de les quals 1/3 s'haurien de transportar fora de la zona i la resta serviria per al reompliment del mateix túnel.

La "**Comissió de Seguiment**" creada per l'Ajuntament de Girona va fer la seva primera reunió el 5 de gener de 1989. No s'ha tornat a reunir i oficialment encara no s'ha constituït. Probablement seguirà el mateix camí que el "**Patronat de Protecció de la Vall de Sant Daniel**", que malgrat haver estat aprovat el 1985 tampoc no ha estat constituït. Al nostre entendre, aquesta Comissió haurà de donar el vist-i-plau a les obres que faci el MOPU i, per tant, s'haurà de rebatejar i anomenar-se "**Comissió de Constatació de com el MOPU ha fet combregar amb rodes de molí l'alcalde de Girona i aquest ha pretès fer el mateix amb els gironins**". L'alcalde ja va sentenciar, en la única reunió d'aquesta Comissió, que "**quan faci cinc anys que funcioni la variant, ningú no recordarà aquesta polèmica**".

- L'estudi presenta un traçat detallat a escala 1:1000 de tot el trajecte. En canvi, en l'annex d'ordenació ecològica figura un mapa amb un traçat que no concorda amb el del projecte. Això sol invalida tot l'apartat i permet d'exigir una nova redacció d'aquest annex. Irònicament, el mapa sobre el que figura el traçat erroni és original del "**Pla Especial de Protecció de la Vall de Sant Daniel**".

- La filosofia del projecte és altament decebedora. El primer paràgraf de l'annex d'ordenació ecològica sentència que "*no hay que olvidar que los seres humanos*"  
*Anàlisi crítica de l'Estudi Ecològic del MOPU i de l'Estudi de Repercussions Ambientals de Joan Senent. Abril de 1990*

*constituyen en orden jerárquico la referencia más importante para evaluar las afecciones al medio... cualquier solución alternativa que alivie la con gestión de tráfico y sus secuelas polucionantes y negativas de todo género arrojará un balance positivo aún a costa de agresiones menores sobre el mundo animal, vegetal y mineral que como contrapartida se producirán".*

- En cap apartat de la memòria i l'annex d'ecologia surten citats els jaciments arqueològics que podrien resultar afectats pel traçat. La muntanya de Sant Julià de Ramis conté coves prehistòriques com la de Can Sant Vicenç i el cau de les Goges. La primera es troba a uns 50 m. del traçat i la segona a menys de 10 m., i possiblement afectada per un terraplè. El cau de les Goges és un dels primers indrets on fou possible estudiar el Solutrià a Catalunya, pertany al paleolític superior i té uns 20.000 anys.

## Aspectes concrets:

### 1. Ordenació ecològica, estètica i paisatgística. Introducció.

- No s'han avaluat les agressions en el món animal, vegetal i sòls, i per tant és impropedent parlar **d'agressions menors** sobre aquells més i quan és més que dubtós el balanç positiu de la descongestió del trànsit, pol·lució i altres "*secuelas negativas*".

És sabut pel propi MOPU que la congestió del trànsit de Girona és gairebé en la seva totalitat produïda pel trànsit intern o amb destinació final a Girona, i només un 11'65 % és trànsit de pas en ambdós sentits. Aquestes dades, que alguna vegada han estat negades per l'Ajuntament de Girona, formen part de les que ha utilitzat el MOPU per calcular els trànsits que haurà de suportar la variant.

L'Ajuntament de Girona podrà negar validesa a aquestes dades argumentant que de l'any 198± ençà ha variat molt la composició i volum del parc mòbil. Acceptant aquesta argumentació, és notori que el parc mòbil gironí (especialment de la pròpia ciutat) ha augmentat proporcionalment molt més que el de la resta de comarques o punts d'origen del trànsit de pas, amb la qual cosa probablement aquest sigui ara inferior a l'11 %, en front d'un 89 % de trànsit d'origen i destinació a la pròpia ciutat i que no utilitzarà la variant.

### 2. Contaminació atmosfèrica.

- Com a conseqüència directa, es produirà una fugida i/o eliminació de la fauna propera a la zona.
- S'admet la producció de pols pel moviment de terres i pel funcionament dels tambors assecadors de les plantes d'aglomerat. S'admet també, en aquest darrer cas, que les plantes modernes venen proveïdes de sistemes de filtrat per cicló, però "*tiene el inconveniente económico de que aumenta entre un 10 y un 15 % el consumo de energía de la planta sin incremento de la producción*". No especifica si el plec de condicions per a l'adjudicació de l'obra obliga a l'empresa adjudicatària a eliminar tota mena de partícules en suspensió.



### 3. Sorolls i vibracions.

- Es produirà la fugida i/o eliminació de la fauna propera a la zona. Les espècies pròpies d'hàbitats agrícola - forestals es veuran substituïdes per espècies més "urbanes". Aquesta fauna serà irrecuperable en tot el traçat en un ample superior als 50 metres de la carretera.
- Durant l'etapa de construcció, el MOPU admet l'"especial incidencia de los ruidos de las voladuras. Sus efectos pueden resultar más tolerables con una adecuada campaña de información a la población". Resultarà difícil de veure com els ciutadans, molts d'ells contraris al traçat de la variant per l'est, restin quiets davant les barrinades. Més encara, difícilment és concebible una construcció respectuosa amb la natura i duta a terme amb explosius.
- L'impacte dels sorolls es presenta molt minimitzat en relació al que es produirà realment, no només durant la construcció sinó quan entri en funcionament: la Vall farà de caixa de ressonància i el soroll afectarà tota la zona protegida.

### 4. Medi hídic.

- Moltes zones de ribera (torrents, rierols,...) es veuran afectades pel segellament de materials i els sòlids en suspensió. Limitar-se a canalitzar l'aigua significa desconèixer la riquesa i importància de les zones de ribera i les escorreries naturals.
- La construcció dels ponts i de terraplens i la canalització de les aigües pluvials pot provocar concentracions d'aigua i obstrucció de cursos naturals, afectant negativament la dinàmica ja de per sí prou problemàtica de la xarxa torrencial i augmentant l'erosió. La major part de les excavacions provocaran sense cap mena de dubte la interrupció del flux de les aigües subterrànies.

### 5. Medi terrestre.

La memòria enumera 16 possibles alteracions en el medi terrestre, però d'entrada considera 8 d'elles de nul·la probabilitat. Entre aquests aspectes que no valora, esmentem:

- Productivitat del sòl: Hi haurà una pèrdua **irrecuperable** del sòl en tota l'amplada de la carretera (traçat + talussos + abocadors de terra...). No es pot "reforestar" alegrement sobre roca mare o materials transportats.

La zona d'ús rural (agrícola - forestal) compresa entre la variant i Girona pot veure's afectada per possibles canvis de sòl, no ara (pocs anys) sinó en el futur. Enlloc és valorat.

- S'ignoren els canvis dels sistemes d'erosió, especialment en la zona de la castanyeda de la Font dels Lleons i el Torrent de la Mina de Campdorà, que es veuran afectats.

Pel que fa als aspectes que sí esmenta, no valora els efectes sobre espècies i ecosistemes. Es destruiran 100 hà. de vegetació pel cap alt. Tota via de circumval·lació va seguida d'una tendència a la urbanització del terreny comprès entre aquesta i el nucli urbà. És per tant previsible la urbanització-degradació en el futur de la zona agrícola-forestal compresa entre la variant i la ciutat (Sant Daniel i Campdorà, bàsicament).

- El procés de reforestació que esmenta ("*recupera las especies en taludes y zonas de falso túnel, por lo que su repercusión global se corrige en gran medida*") pretén recuperar la vegetació "natural", la qual cosa és impossible en alguns punts dels forests, abocadors, talussos...
- La carretera no és un tallafocs, almenys en els túnels i viaductes, i en canvi representa un perill potencial d'incendi.
- La preocupació principal sembla ser camuflar als ciutadans i allunyar del medi rural la via de comunicació, i únicament en el trajecte que creua la vall de Sant Daniel. Pretenen fer-nos creure que passa per un extrem de la Vall, quan la zona protegida és doble de la que es veu des de Girona i el traçat parteix en dos la zona delimitada pel "*Pla Especial de Protecció*".
- Establir la variant per aquesta zona provocarà a la llarga un canvi inevitable en el paisatge. Girona no podrà allunyar l'urbs de les vies de comunicacions, i per tant es fa impensable una "*illa natural a Sant Daniel*", a menys que aquesta sigui de fireta. El trencament de la ciutat respecte de l'entorn rural, cosa que potser ara s'infravalora, adquirirà un valor molt més elevat en un futur.

## 6. Medi social.

- Es falsa l'afirmació de l'estudi en el sentit que "*Tampoco supone la nueva variante cambios del uso del suelo, ni crea tensiones de desarrollo urbanístico... ni altera la oferta, demanda y precio del suelo, al menos en los terrenos directamente afectados por la carretera*".

Amb la declaració com a zona protegida, tothom va creure que Sant Daniel restava fora del perill de tota mena d'agressions. La simple decisió d'un ministre va fer que el mateix alcalde que va signar el "*Pla Especial de Protecció*" el transgredís dos anys més tard. No tindrà cap mena de valor moral imposar la resta de restriccions als propietaris de la zona quan es permet la construcció d'una variant. A pocs anys vista l'especulació i la urbanització es menjaran la bellesa de la vall.

## 7. Mesures correctores.

- Resumir les mesures correctores d'una variant de 17 km. que discorre en zona muntanyosa i forestal, zones protegides incloses, en només cinc folis, és com a mínim inconcret.
- És fals que *"la inclinación de los taludes de desmorte y terraplenes se ha diseñado no sólo en función de su estabilidad sino también por la consideración de que sean capaces de mantener con carácter estable una cobertura vegetal análoga a la del entorno"*.

Un talús no podrà tenir una vegetació anàloga a la de l'entorn: en tot cas es podrà controlar l'erosió i gràcies. A més, només s'esmenta la reforestació (caldrà dir-ne regeneració herbàcia, arbustiva o arbòria, segons el lloc) en el traçat de la vall, donant que per a la resta campi qui pugui.

- El sistema de reforestació que esmenta el projecte és ingenu. No es pot parlar de plantar espècies arbòries tan alegrement:
  1. No s'assegura que les zones a reforestar presentin un "sòl" adient per plantar-hi les espècies: no creixerà sobre roca mare o materials transportats. No es pot pretendre que la terra recol.locada al seu lloc sigui un "sòl" com el que hi havia abans de remenar, ja que el sòl forestal porta com a mínim centenars d'anys d'evolució.
  2. En talussos o terraplens de pendent elevada ( > 40 %) caldrà assegurar en primer lloc la cobertura del sòl. A tal efecte és necessari prèviament fer una "sembra" d'espècies herbàcies i arbustives, per introduir posteriorment les espècies arbòries.
  3. No s'esmenta la intenció de regenerar les zones afectades en tot el traçat.
  4. Fer un seguiment i control de les regeneracions implica un període en cap cas inferior a deu anys.

És de destacar que la memòria ressalta que a la Vall "las masías más próximas, can Matón y Can Vila, están a más de 100 m. de la carretera". Aquests càlculs no coincideixen amb els plànols del traçat. Si més no, a la Vall hi ha un mínim de set masies a menys de 100 metres del traçat:

- Can Loreto, a 90 m.
- Can Parassa, a 86 m.
- Can Vilar, a 40 m.
- Can Pi, a 100 m.
- Can Mirallets, a 64 m.
- Can Gifreu, a 52 m. de la boca sud del túnel i a 72 m. de la boca nord.
- Can Maton, a 26 m.

Fora de la Vall, s'han d'esmentar les set masies habitades a la muntanya de Sant Julià, que a més de l'impacte dels talussos i els sorolls la variant els passarà a un promig de 68 metres (totes, a menys de 100 m. de distància).

## Conclusions:

1. El MOPU admet que l'estudi informatiu del 1983 difereix substancialment del nou estudi de variants efectuat el 1986. Cal, per tant, un nou termini d'informació pública per a tot el projecte.
2. L'estudi considera només com a mereixedora d'especial Protecció la vall de Sant Daniel (3 km. d'un total de 17), i menysprea totalment la resta. Es degrada tota la zona amb pèrdua significativa de fauna i important degradació de les comunitats forestals, sobretot zones de ribera, alzinars i brolles ja de per sí prou degradades. Tampoc no hi ha la més mínima referència als jaciments arqueològics de la muntanya de Sant Julià de Ramis, especialment el cau de les Goges, a menys de 10 m. del traçat. El cau de les Goges és un dels primers indrets on fou possible estudiar el Solutrià a Catalunya, pertany al paleolític superior i té uns 20.000 anys.
3. En l'apartat de Geotècnia no es té en compte que les pissarres tenen una problemàtica important pel que fa referència a la seva disposició estructural: el seu cabussament (angle màxim d'inclinació dels estrats en relació a l'horitzontal), és desfavorable en tot el recorregut de la variant per la vall, fet que comportarà problemes realment molt greus, derivats del lliscament a favor de les superfícies de discontinuïtat (només cal recordar l'exemple del Congost l'any 1973).
4. El sistema d'excavació que preveu deixar els talussos sense protecció, pot comportar problemes d'esllavissaments no menyspreables: es planteja una perillositat per als treballadors i un impacte molt superior al previst. Fins i tot pot suposar un perill una vegada acabada l'obra.
5. El volum de material que s'ha d'excavar només a la Vall és, aproximadament, de 300.000 m<sup>3</sup>. de roca, fonamentalment pissarres (només a la Vall). Aquests centenars de milers de tones de terra i roca, al llarg de tot el traçat, on es dipositaran mentre dura la construcció? No està prevista la regeneració dels abocadors de terra i la destrucció que ocasionaran. Tampoc s'esmenta per on accediran les màquines al lloc de treball. S'obriran pistes forestals? L'impacte ocasionat "durant" la construcció pot ser molt superior al traçat definitiu en sí mateix.
6. La construcció dels ponts i de terraplens i la canalització de les aigües pluvials pot provocar concentracions d'aigua i obstrucció de cursos naturals, afectant negativament la dinàmica ja de per sí prou problemàtica de la xarxa torrencial i augmentant l'erosió. La major part de les excavacions provocaran sense cap mena de dubte la interrupció dl flux de les aigües subterrànies.
7. El sistema de reforestació que esmenta el projecte és ingenu. Un talús no podrà tenir una vegetació anàloga a la de l'entorn: en tot cas es podrà controlar l'erosió i gràcies. No s'assegura que les zones a reforestar presentin un "sòl" adient per plantar-hi les espècies: no creixerà sobre roca mare o materials transportats. No es pot pretendre que la terra recol·locada al seu lloc sigui un "sòl" com el que hi havia abans de remenar ja que el sòl forestal porta com a mínim centenars d'anys d'evolució.
8. La contaminació a la ciutat de Girona no disminuirà significativament pel fet que hi hagi aquesta variant i en canvi degradarà una nova zona.

9. S'encercla la ciutat de Girona entre carreteres, cosa que dóna la possibilitat a mig/llarg termini d'urbanitzar/comunicar la zona, amb la lògica pèrdua del valor natural de Sant Daniel i Campdorà, valor natural avui en dia molt poc considerat.
10. L'estudi ecològic és de tipus genèric i mai autènticament preventiu. No s'avaluen en cap cas els costos ni la regeneració i control autèntic de les alteracions. Conté diverses inexactituds, alguna d'elles de dubtosa bona fe. Un exemple: El traçat del mapa de l'annex d'ecologia no coincideix ni de bon tros amb el traçat real del projecte (veure mapa adjunt). Potser el MOPU pensa que dibuixant-la més a l'est pensarem que afecta menys la zona protegida de la Vall.

Girona, 13 de gener de 1989.

## 2. L'ESTUDI DE "REPERCUSSIONS AMBIENTALS I REORDENACIÓ ECOLÒGICA". ANÀLISI CRÍTICA.

El 24 de setembre de 1988 el MOPU encarregava a Joan Senent Josa un "Estudi de repercussions ambientals i reordenació ecològica". Un nom de molta patxoca que volia posar una cortina de fum a les vertaderes intencions del MOPU: en absolut podria ser un estudi d'impacte ambiental, doncs "SUPOSARIA FER UN PROJECTE TOTALMENT NOU", segons paraules de José Javier Dombriz.

L'encàrrec del treball, que fa en nom del MOPU el Governador Civil de Barcelona Ferran Cardenal, havia d'estar fet en cinc setmanes. No es fa públic fins al 9 de febrer de 1989, cinc mesos més tard. El presenta a la premsa gironina el Governador Civil de Girona Pere Navarro, flanquejat pel diputat socialista Lluís M. de Puig i del senador socialista Francesc Ferrer. Destaca per la seva absència el suposat autor de l'estudi, Joan Senent Josa.

De l'anàlisi objectiu de l'estudi de Joan Senent, i amb la col·laboració d'experts en qüestions mediambientals, la "Coordinadora N-II per l'autopista" fa les següents

### Consideracions:

1. L'estudi assegura que ha estat redactat segons allò que preveu el R.D. Legislatiu 1302/86 de 28/6, d'avaluació d'impacte ambiental, i el seu reglament, desenvolupat en el R.D. 1131/88 de 30/9. L'article 3.1 del Reial Decret legislatiu i l'article 15 del Reglament diuen literalment:

**"El estudio de impacto ambiental será sometido, dentro del procedimiento aplicable para la autorización o realización del proyecto al que corresponda, y conjuntamente con éste, al trámite de información pública y demás informes que en el mismo se establezcan".**

A més, l'art. 3 del R.D. Legislatiu afegeix un 2n. paràgraf:

**"2. Si no estuviesen previstos estos trámites en el citado procedimiento, el órgano ambiental procederá directamente a someter el estudio de impacto a un período de información pública y a recabar los informes que en cada caso considere oportunos".**

Si tan clar i net és tot el projecte, i atès que ni el redactat actual ni l'estudi de repercussions respecten allò que disposa el paràgraf sisè de l'art. 10 del Reglament d'Avaluació d'Impacte Ambiental ("Se indicarán los procedimientos utilizados para conocer el grado de aceptación o repulsa social de la actividad, así como las implicaciones económicas de sus efectos ambientales"), reclamem l'obertura, de forma immediata, d'un període d'informació pública que permeti calibrar si s'escau el grau d'acceptació o repulsa que el projecte de variant est provoca entre els ciutadans dels municipis afectats.

2. Considerem una paradoxa de mal gust afirmar que la variant servirà per salvar Sant Daniel. Una afirmació d'aquest tipus ja la féu fa pocs mesos el ministre de Defensa Narcís Serra, quan va afirmar sense enrojolar que un camp de tir de la força aèria és la millor protecció per a un parc natural.

Cabañeros és un parc natural i Sant Daniel només té un pla especial de Protecció. Es potser per això que en lloc d'un camp de tir només hi volen fer una variant. De la mateixa manera que Cabañeros és ara un parc natural malgrat que ja l'havia comprat el ministeri de Defensa, no renunciem a aturar la variant de Girona per l'est, malgrat que el MOPU estigui en ple període d'expropiacions.

3. Una primera lectura de l'estudi de Repercussions Ambientals, sense que això vulgui dir que no en farem una reflexió més profunda quan aquell sigui exposat a informació pública, permet afirmar que conté un rosari de vaguetats i bones intencions sense cap concreció.

A tall d'exemple, podem esmentar:

- Es proposa evitar l'accés de maquinària pesada pel Barri Vell - Vall de Sant Daniel. Quin criteri separa la maquinària pesada de la que no ho és? Vol dir que accediran vehicles a través del nucli històric de Girona i la Vall de Sant Daniel fins a la zona d'obres? A partir de quin tonatge es considera maquinària pesada? La maquinària pesada fa referència a les excavadores o també inclou els camions?
  - Es proposa emmagatzemar la terra vegetal per a una posterior re-utilització. On s'emmagatzemarà? Com es regenerarà els amplis llocs on caldrà dipositar-la? On s'emmagatzemarà temporalment els centenars de milers de tones de terra i roques dels desmuntes i talussos? A la pròpia vall? En terrenys expropiats o privats? Com es garantirà una total regeneració?
  - Es proposa crear una Comissió Tècnica de seguiment per a la qual el propi encarregat de l'estudi es proposa indelicadament com a membre. Ni el contingut de l'estudi ni la tasca permanent d'assessorament d'aquella Comissió no tenen caràcter vinculant. De què serveixen, doncs?
4. L'oposició de la "Coordinadora N-II per l'autopista" a qualsevol traçat per l'est de Girona no és producte de la tossuderia. Un termini d'exposició pública de la totalitat del projecte permetrà copsar veritablement quants ciutadans s'oposen al projecte del MOPU. No és la primera vegada que uns equips de govern, siguin municipals o estatals, promouen projectes no acceptats pels seus ciutadans. I aquests, segons prescriu la legislació, tenen dret a un termini d'informació pública. Si el MOPU pretén aprovar i subhastar l'obra sense aquest dret que la legislació ens reconeix, iniciarem les accions legals pertinents perquè els tribunals decideixin qui té raó.

Un altra factor d'oposició és la manca total d'objectivitat de l'estudi de Repercussions Ambientals. A la coincidència de militància entre el signant de l'estudi i tots els

representants de l'administració central que li encarreguen el treball s'uneix el recolzament dels equips tècnics de l'Ajuntament de Girona pel que fa a la redacció i als canvis d'impressions i orientacions rebudes de membres de l'equip de govern municipal de Girona, també amb la mateixa militància política i directament interessats a eliminar totes les traves al projecte de variant est.

Quan es creï el Centre d'Estudis Forestals proposat, serà bo de veure quants i quins científics gironins dels qui han col·laborat amb el signant de l'informe (un d'ells és regidor de l'Ajuntament gironí i l'altre ex-regidor) en formen part. 55 milions de ptes. de 1988 (un 1 % del pressupost de l'obra) és un caramel prou temptador.

Girona, 9 de febrer de 1989