

SALVEM LA VALL DE SANT DANIEL

La N-II per l'Autopista

La Coordinadora N-II per l'Autopista us agrairà la reproducció i màxima difusió d'aquest full.



ELEMENTS PER A LA COMPRENSIÓ I LA INDIGNACIÓ

Quan demanem la dimissió de l'alcalde de Girona per l'afer de la Nacional II, no ho fem únicament per recordar-li les seves declaracions de setembre de 1985 («Si la variant passa per la Vall de Sant Daniel, jo dimiteixo»), sinó també per la seva incapacitat d'articular i aconseguir el rescat de l'autopista i, sobretot, per haver-se doblegat tan fàcilment a la irracionalitat del «realisme» imperant, arribant-lo a defensar com ningú. Joaquim Nadal no ha tingut ni la dignitat de continuar mantenint la postura que gairebé tots els ciutadans de Girona compartien, ni la d'explicar les obscures raons de la imposició del desviament de la Nacional II per la Vall de Sant Daniel. Com que ni ell ni ningú no s'ha atrevit encara a descobrir-les, us les oferim aquí de forma breu i sintètica per tal que descobreixi el paper de titella al que poden arribar alguns polítics que han renunciat a qualsevol transformació de la societat.

a) **La dreta gironina:** el mateix alcalde de Girona declarava l'any 1984 que la defensa d'alguns sectors del pas de la variant per Sant Daniel tenia «una certa magarrufa especulativa». Efectivament, tot i que el projecte actual no contempla cap via de penetració a Sant Daniel, la més costosa i important ja estaria feta i res no impedeix pensar en possibles obertures «per necessitat» en el futur (sobretot quan «per necessitat» s'ha aprovat ja una intervenció nefasta en la Vall). Interessos que no cal restringir únicament en l'especulació del sòl, sinó que s'allarguen cap els beneficis que la demanda indirecta de serveis i materials suposaria per a les empreses gironines. Tot això —podeu comprovar-ho a la premsa— vestit pel «provincialisme» més denigrant: esgarrapar diners al govern central, crear llocs de treball i riquesa, construir grans cinturons urbans, etc.

b) **La dreta espanyola:** la principal clau que ens obra la porta a la comprensió i indignació per a tan lamentable afer són els interessos econòmics del sector financer i empresarial. A l'any 1983, quan tots els ajuntaments es declaren a favor del rescat de l'autopista i fins i tot el govern no s'hi mostra totalment en desacord, l'autopista es troba en un procés de sanejament via «Fondo de Garantía de Depósitos». És a dir, tot i ésser una autopista amb beneficis d'explotació, la seva situació financera li provoquen pèrdues que obliguen a l'Estat a intervenir-hi injectant-li diners. En el mes de setembre de 1985, quan el ministre Sáez de Cosculluela manifesta el no rotund al rescat de l'autopista (és important assenyalar que en cap moment no es feia necessari parlar d'expropiació, car era possible la via de la compra-rescat), la premsa havia anunciat no feia gaire que ACASA (concessionària de les autopistes catalanes) era ja rendible i de l'interès de diferents entitats en comprar-ne les accions. Sanejada amb diners públics podia tornar ja al sector privat per generar beneficis.

c) **No sentar precedents:** durant aquest període, a Catalunya hi ha altres processos semblants al de Girona: Martorell demana el desviament de la Nacional II rescatant un tros d'autopista, el Maresme veu com a única solució al seu col·lapse circulatori la gratuïtat de l'A-19,...

d) **La política del PSOE:** en aquest context, el PSOE opta per la via menys compromesa davant els sectors financers: no sentar cap precedent de rescat d'autopistes i fer-los contents reprivatitzant el paquet d'accions en poder públic, encara que això provoqués la destrossa d'una Vall i la indignació de molts.



BREU CRONOLOGIA DELS FETS

AMBIGÜITAT

L'inici del «problema de la N-II» cal situar-lo ja en el juny de 1961. No serà, però, fins els darrers anys de la dècada dels setanta i primers de la dels vuitanta que el tema pren cos i força. En aquest primer període només el Col·lectiu Ecologista de Girona té clar el que no convé i presenta una alternativa concreta i estudiada.

1978. MAIG:

L'Ajuntament de Girona fa públic un breu projecte sobre com es podria desviar la N-II del centre de Girona que contempla un recorregut paral·lel a l'autopista al seu pas per Salt.

La Direcció General de Carreteres s'adreça a l'Ajuntament de Girona per tal de comunicar-li l'encàrrec a la V Prefectura Regional de Carreteres de realitzar un plantejament de la xarxa arterial de Girona.

1979:

El Col·lectiu Ecologista de Girona, donat que bona part de les candidatures municipals abonen, amb alguns matisos, la proposta de Centristes de Catalunya-UCD d'un projecte de desviació de la N-II paral·lel a l'autopista, **proposa i argumenta la recuperació de l'A-17.**

1981. GENER:

Joaquim Nadal convoca una reunió a l'Ajuntament de Girona en la qual hi participen membres del Congrés dels Diputats, Senat i Parlament de Catalunya (en total vint-i-tres) en la qual es demana a la Generalitat el desviament de la N-II del centre de Girona.

1982. DESEMBRE:

Primer govern socialista, Julián Campo és nomenat ministre d'Obres Públiques i Urbanisme.

El dia 30, Joaquim Nadal, alcalde de Girona, sol·licita a Julián Campo, ministre d'Obres Públiques i Urbanisme, que es faci una variant per a la N-II al seu pas per Girona.

CAMPI QUI PUGUI

Tan sagrades devien ser les raons econòmiques i polítiques del ministre (vet aquí els déus del segle XX) que, a partir del seu NO rotund a la gratuïtat de l'autopista, s'inicia un període de frenètiques declaracions i replicues, acords i desacords, entre els diferents municipis i sectors afectats. Molt pocs mantenen la dignitat i la racionalitat conquerida no feia pas gaire. Entre ells, cap alcalde. Sembla que s'imposi la consigna: «Si cal fer un disbarat, que sigui lluny de mi».

OCTUBRE:

En sessió extraordinària celebrada el dia 11, l'Ajuntament de Salt aprova una moció oposant-se a qualsevol traçat de la variant de la N-II que passi pel seu terme municipal. La mateixa moció demana que es busqui un acord entre tots els municipis afectats.

El dia 25 els alcaldes afectats pel possible traçat es reuneixen a Fornells per tractar del problema de la variant. Entre les propostes que sorgeixen en aquesta trobada, la que passi pels Àngels obté un ampli consens.

NOVEMBRE:

El 6, es reuneixen, amb l'absència de l'alcalde de Quart, els batlles dels municipis afectats amb el governador civil, Pere Navarro. L'Ajuntament de Quart és «desmarca» de la proposta «peclada» de la variant, ja que considera que parteix el municipi.

El dia 16, es crea la «Coordinadora de Defensa de les Gavarres» i en la seva primera reunió aproven un document de defensa del massís de les Gavarres, reclamen que aquest paratge sigui declarat Parc Natural i acorden iniciar una lluita per aconseguir la gratuïtat de l'autopista.

La Comissió d'Urbanisme de Girona inicia un pla especial per protegir les Gavarres contra el perill d'incendis que pot suposar l'obertura de la carretera.

DESEMBRE:

El dia 4 es reuneix la Coordinadora de les AA.VV. de Girona per tractar del desviament de la N-II i del Pla General. Pel que fa al desviament, la Coordinadora es defineix per un traçat que passés paral·lel a l'autopista però pel seu costat oest, començant abans de Fornells i acabant a Medinyà. Salt i Sarrià responen a la proposta de la Coordinadora de les AA.VV. i questionen l'alternativa plantejada per les Associacions de Girona.

Els veïns de Sant Gregori es manifesten rodonament en contra de la variant per l'oest de l'autopista.

El 23, els alcaldes dels nou municipis afectats pel possible traçat de la variant arriben a l'acord de proposar conjuntament al ministre que el desviament es faci pel lli del Guell.

El dia 30, la coordinadora de les AA.VV. de Girona es reuneix per estudiar la nova proposta i es manifesten en desacord amb l'alternativa consensuada pels alcaldes. La coordinadora manté el seu criteri de la variant adossada a l'autopista.

1986. MAIG:

El 27, Sáez de Coscolluela comunica la decisió irrevocable del MOPU de fer passar la variant per l'Est de Girona i assegura que es respectarà la Vall de Sant Daniel.

CONCRECCIONS

Del gener de 1983 fins el setembre de 1985 el debat respecte al desviament de la N-II es realitza ja sobre propostes concretes. Per un costat, les sis opcions del MOPU; per l'altre, un front comú d'ajuntaments i altres associacions i col·lectius per al rescat de l'Autopista.

1983. GENER: Els tècnics del MOPU presenten a l'Ajuntament de Girona sis opcions del projecte de desviament de la carretera N-II (cinc per l'oest de Girona i una per l'est, per la qual el MOPU s'inclina. No es contempla el rescat de l'A-17).

MAIG: Diversos partits polítics i el Col·lectiu Ecologista de Girona es pronuncien pel rescat de la concessió de l'autopista al seu pas per Girona. Apareix a La Fullaraca, publicació del Col·lectiu Ecologista de Girona, un ampli estudi argumentant els avantatges i viabilitat legal, econòmica, tècnica i ecològica respecte que la N-II passi per l'autopista. La premsa en fa resso.

JUNY: Tots els ajuntaments afectats, associacions de veïns i col·legis professionals es manifesten a favor del rescat de l'autopista en el tram comprès entre Girona Sud i Girona Nord, amb uns nous accessos que se situarien a Fornells i Campdorà, així com amb la construcció d'una nova carretera que travessant Santa Eugènia resolgués el problema d'accessos a Salt.

JULIOL: El dia 7, l'Ajuntament de Girona i les associacions de veïns arriben a un principi d'acord sobre la possibilitat que l'A-17 sigui gratuïta.

El 8, el ple de Salt es defineix contundentment favorable a rescatar la proposta de la gratuïtat de l'A-17 com a única opció vàlida per desencallar el tema.

El dia 12, el Ple Municipal de l'Ajuntament de Girona aprova per unanimitat un document pel qual es manifesta totalment en contra que la variant passi per la Vall de Sant Daniel per raons de tipus urbanístic i ecològic, i es manifesta a favor del rescat i gratuïtat de l'autopista, enllaçant directament l'actual N-II amb l'autopista A-7. El document afegeix també que s'ha d'aprofundir els estudis tècnics d'un possible traçat de variant adjacent a l'autopista.

Sarrià de Ter —tot i considerar que el millor pel seu municipi seria la solució Est— i Sant Gregori es pronuncien també pel rescat de l'autopista, mentre que Sant Julià de Ramis i Vilablareix es mostren favorables a la variant «Est». Fornells es pronuncia també, amb matisos, a favor de l'Est.

Els arquitectes redactors del Pla Especial de Protecció de la Vall de Sant Daniel, elaboren per a l'Ajuntament de Girona un informe en el qual asseguren que el desviament de la N-II per Sant Daniel suposaria un greu atemptat ecològic i paisatgístic, així com un dany material als que hi viuen i hi treballen.

1984. JULIOL: Els col·legis professionals d'Arquitectes, d'Aparelladors, d'Enginyers de Camins, d'Enginyers Industrials i de Perits Agrícoles, manifesten que «la variant no és el principal problema de Girona». Es pronuncien a favor «d'una via urbana que solucioni els problemes interns de trànsit a Girona».

SEPTEMBRE: El dia 20, l'alcalde de Girona s'entrevista amb el Ministre d'Obres Públiques Julián Campo i li planteja la necessitat de trobar una solució definitiva al tema del desviament. El MOPU no es pot pronunciar en mancar-li un informe sobre la incidència urbanística del desviament.

DESEMBRE: Comença una clara ofensiva de Los Sitios en defensa de la variant Est.

Davant l'aparició a la premsa, tant d'àmbit nacional com comarcal, d'alguns articles favorables a la solució «Est», l'alcalde de Girona manifesta rodonament que en cap cas la variant travessarà la Vall de Sant Daniel.

1985. FEBRER: El Centre Democràtic i Social (CDS) dona a conèixer una segona alternativa Est a la variant de la N-II.

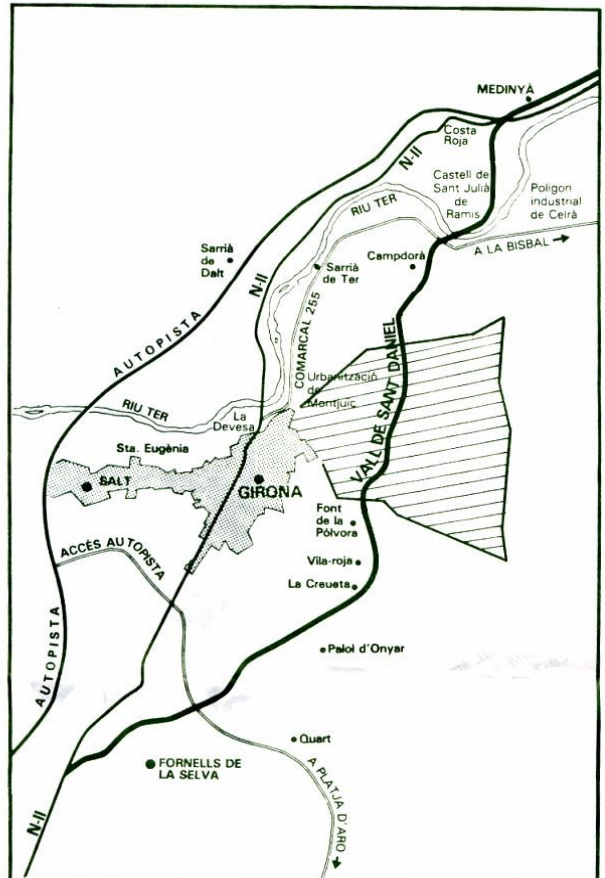
MARÇ: Vint-i-set associacions de veïns adrecen una carta al cap de la demarcació de Carreteres de Catalunya urgint una solució al tema de la variant. L'Ajuntament de Salt es pronuncia de nou a favor del rescat de l'autopista i refusa qualsevol viat paral·lel.

L'Ajuntament de Girona afirma que el problema del trànsit a Girona no se solucionarà només amb la variant i insisteix en la solució d'una variant agregada a l'autopista.

ABRIL: En una entrevista a la Delegació del Govern de Catalunya amb tècnics i polítics, es decideix iniciar una intervenció en el sentit d'obtenir la gratuïtat de l'autopista al seu pas per Girona. La premsa comenta que aquestes gestions compten amb el vist-i-plau del ministre i la viabilitat d'aconseguir-ho gràcies a la participació de l'Estat, a través del Banco de España i el Fons de Garantia de Dipòsits, en l'empresa concessionària de l'autopista (possibilitat que La Fullaraca ja apuntà l'any 1983). Els obstacles que s'han de saltar són: arribar a acords amb la banca privada i el fet que l'A-17 sigui l'única autopista de l'Estat que doni beneficis.

MAIG: Els Ajuntaments implicats en el tema del desviament signen un document demanant al MOPU que rescati la concessió de l'autopista entre les sortides de Vilobí i l'Escalà.

JULIOL: El 5 de juliol Felipe González constitueix el segon govern socialista i Julián Campo és substituït per Javier Sáez de Coscolluela.



EL SETEMBRE NEGRE

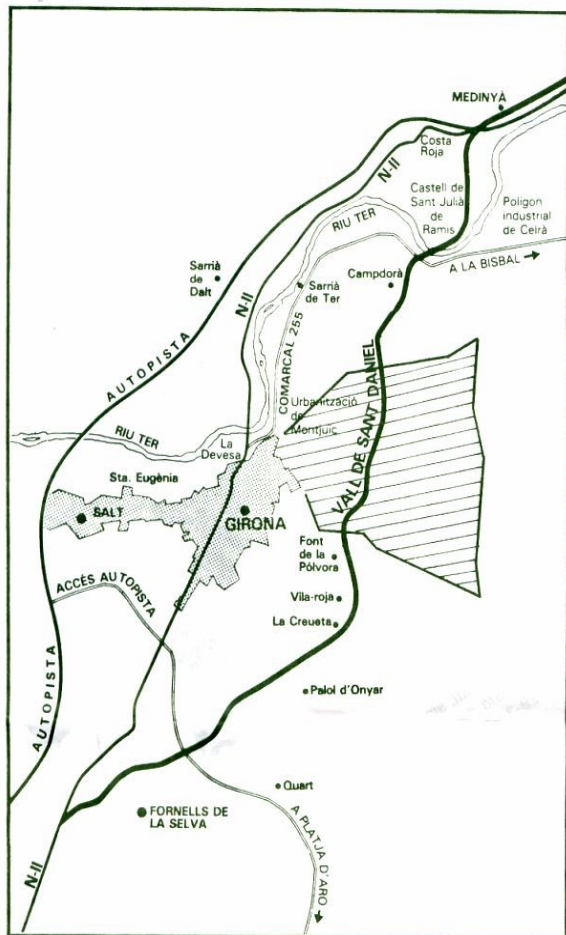
L'espasa de Dàmocles, que d'ençà feia temps amenaçava, activa i presumptuosa, els caps que abogaven per que la racionalitat s'imposés, colpeja i es manifesta amb tota la seva brutalitat el setembre de 1985. Els que en saben les raons, encara les oculten. Nosaltres ens hem aventurat a destapar-les en la primera plana (veieu «Elements per a la comprensió i la indignació»).

SEPTEMBRE:

El dia 12, Nadal, Gelada i de Puig s'entrevisten amb el nou ministre d'Obres Públiques. A la sortida, l'alcalde de Girona declara que el ministre ha promès desbloquejar el tema i establir un calendari d'adjudicació de la variant. Respecte del rescat de l'autopista diu que no se'n pot dir res.

El dia 28, el ministre d'Obres Públiques visita la ciutat de Girona i dona un termini fins al 31 de desembre per tal que els alcaldes es posin d'acord en un traçat de la variant i assegura que les obres començaran el 1986. Queda clar que si abans d'aquesta data no hi ha acord, serà el MOPU el que decidirà sobre la variant. En aquesta visita el ministre deixa clar també que no acceptarà cap proposta que planteji la gratuïtat de l'autopista.

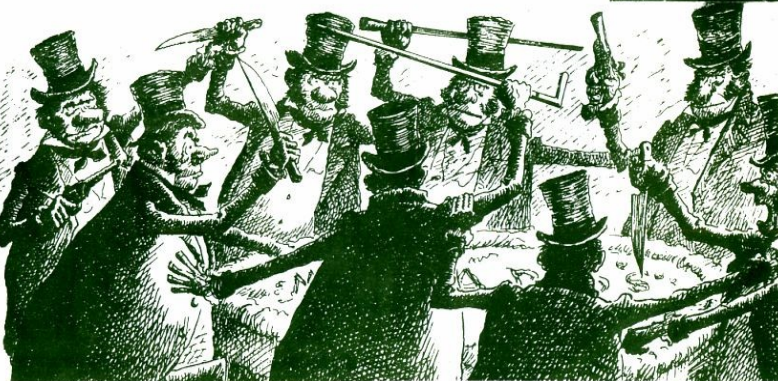




EL DESVIAMENT DE LA N-II NO SOLVENTARÀ ELS PROBLEMES DE TRÀNSIT A GIRONA

«L'estudi de trànsit i transport de la ciutat de Girona i les seves rodalies» realitzat per l'Institut Català d'Enginyeria Civil l'any 1981:

- «L'origen dels problemes de trànsit de Girona està en la composició heterogènia del trànsit que circula per la població, que és de tres tipus:
 - els de pas, el destí i origen dels quals no és la ciutat,
 - els d'accés, amb destí o origen en ella,
 - l'urbà amb origen i destí en la mateixa ciutat».
- «A partir de les matrius Origen-Destí dels llocs d'Enquesta, s'han obtingut unes dades que indiquen que a mesura que la carretera nacional s'acosta al centre de la ciutat la importància del trànsit de pas disminueix de forma important, en el lloc 2 (la Devesa) no arriba al 10% del total i en l'1 (a l'alçada del C/ Carles Rahola) al 15% del total. En altres paraules, es pot dir que el trànsit urbà o d'accés a la ciutat és el component més important dels viatges que suporta la N-II al seu pas per Girona, arribant al 90% en el lloc 2. Per tant, la majoria de problemes de trànsit que suporta són causats per trànsit que genera la pròpia ciutat».
- «Per tot el que s'ha exposat s'arriba a la conclusió que el mal funcionament de la N-II, al seu pas per Girona, és degut principalment al trànsit de la pròpia ciutat, tal i com reflexa de forma patent la Taula 7.1».



EL DESVIAMENT DE LA N-II PER SANT DANIEL, ATEMPTAT CONTRA UN ESPAI NATURAL PROTEGIT

La construcció de la variant Est com a alternativa a la N-II al seu pas per Girona comportaria **incidències negatives**, sintetitzades en:

- Una rígida compartimentació de la vall en dues zones.
- Alteració de l'equilibri en zona agrícola, forestal i urbana, amb supressió de bona part dels camps de conreu des de la Font de la Pólvara fins a Campdorà, en la línia de més alt aprofitament agrícola.
- Agressió a la xarxa actual de boscos de ribera, torrents, camins tradicionals, accessos a indrets importants, destruint bona part de l'estructura morfològica i paisatgística actual, i tallant en alguns casos aquestes línies tan importants en el territori de la vall i que la fan assimilable o identificable.
- Intervenció negativa en la composició del paisatge actual. Qualsevol eix d'aquestes magnituds comporta una alteració notable de la visual en un espai natural.
- La possibilitat potencial d'aparició d'un accés a la N-II per Sant Daniel, donada la seva proximitat al centre urbà de Girona i al sector d'enllaços a la Devesa, pot col·lapsar l'eix actual d'accés a la vall i anul·lar la penetració natural a la vall, que es dona al llarg del riu Galligans.
- La incidència sobre l'ecosistema actual seria del tot negativa. Així tota la fauna existent, especialment a la zona agrícola i boscos de ribera, es veuria del tot agredida pel que comporta un eix d'aquestes dimensions, quedant desplaçada tota ella més enllà del sector Est de la variant.
- L'agressió i alteració seria notable i general des de Quart fins a Campdorà, afectant boscos i camps de conreu, però molt en concret es veurien del tot afectats la plaça de les Sardanes i la font del Ferro, i desapareixerien les seves característiques com a zones importants i naturals d'espai.

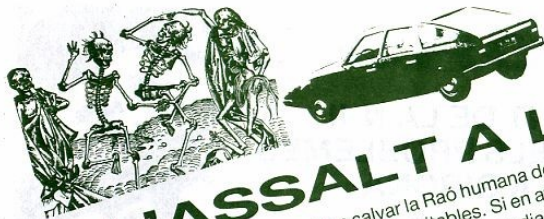
LA NEFASTA IMPOSICIÓ

Els esdeveniments posteriors a la imposició (encara no del tot aconseguida) del desviament de la N-II per l'Est són massa recents i susceptibles de canvi (així és el que ens i us proposem) per esmentar-los en detall. És una bona lliçó d'història veure l'esforç propagandístic dels uns per vendre el producte i el silenci còmplice dels altres. Ens parlen i parlaran de molts milions de pessetes, de molts ponts i túnels, de molts esforços i reunions... per amagar i vestir una destrossa indefensible.

1987. MARÇ:

El dia 17, el ministre Sáez de Coscuella anuncia a Girona que la N-II passarà per Sant Daniel respectant la vall. Tots els alcaldes hi estan d'acord. L'obra, que estarà acabada l'any 1990, costarà 4.500 milions de pessetes. La premsa gironina, que hi dedica molt d'espai, destaca l'esforç econòmic per salvar l'ecosistema i el paisatge (asseguren que 1.000 milions més dels inicialment pressupostats), les característiques tècniques, la solució definitiva del problema i la inversió de 500 milions de pessetes per un pont a Fontejau. Cal vendre la imposició.





L'ASSALT A LA RAÓ

Salvar una vall s'ha convertit en salvar la Raó humana de les imposicions (Ai las!, també humanes) que dia a dia ens assenyalen com a inevitables. Si en afers, sembla que tan petits, com el desviament d'una carretera, la racionalitat i els consens un dia conquerits es veuen derrotats, com poques coses que són al nostre abast? Algunes coses són massa importants per deixar-les en mans dels polítics. Aconseguir la paralització del projecte de la N-II per Sant Daniel és avui, com tantes altres coses, una qüestió de dignitat i supervivència humana.

«El desviament de la N-II per Sant Daniel, atemptat contra un espai natural protegit» (Josep Ma. Deulofeu i Llorenç Panella, arquitectes redactors del Pla Especial de Protecció. - Punt Diari, 14-7-83).

«Nadal ha aconseguit la promesa del MOPU que els ciutadans de Girona podran escollir la variant de la N-II que més els agradi». (Punt Diari, 1-2-83).

«El cap del Servei de Bombers de les comarques gironines adverteix del risc d'incendis forestals que suposa la solució adoptada». (Punt Diari, 17-3-87).

«La solució Est és una alternativa que no respon als interessos de la ciutat, sinó a interessos de propietat i ajuda a crear expectatives especulatives. A part d'això, no està demostrat que la solució Est no malmeti la Vall de Sant Daniel i les Gavarres». (Punt Diari, 29-3-85).

«Segons els responsables de l'Ajuntament de Girona: el problema del trànsit de Girona no se solucionarà només amb la variant». (Punt Diari, 29-3-85).

«El batlle Nadal, contundent: en cap cas la variant de la N-II passarà per Sant Daniel». (Punt Diari, 23-12-84).

«Per raons urbanístiques i ecològiques, unanimitat del Ple Municipal de Girona contra el pas de la N-II per Sant Daniel». (Punt Diari, 13-7-83).