



A L'ESPERA DE L'INFORME DELS BIÒLEGS

L'asfalt travessarà la Vall de Sant Daniel



Joaquim Nadal, alcalde de Girona, es pronuncià en un primer moment contrari al fet que la Vall fos travessada per la variant. Ara, però, està a favor.

La Vall de Sant Daniel, un dels darrers paratges naturals que envolten Girona, serà aviat víctima dels bulldozers. Un informe encarregat als experts s'ha convertit en el darrer intent de l'ajuntament gironí i del MOPU per convèncer una opinió pública escaldada.

Joan Parés

La història ve de lluny i és farcida de conflictes, propostes i contrapropostes. Gairebé tothom estava d'acord que calia fer un desviament viari per alleugerir el trànsit de la ciutat de Girona. De totes les propostes possibles, però, la triada és la que menys agrada.

El MOPU havia presentat, l'any 1983, sis avantprojectes: cinc per l'Oest i un per l'Est, aquest darrer travessant la Vall de Sant Daniel, un dels pocs llocs al voltant de Girona que s'ha mantingut al marge de qualsevol especulació urbanística. Els avantprojectes van ser exposats i debats públicament i cap d'ells contemplava la utilització gratuïta de l'A-17, com



CLAUDIO VALENTI

La construcció de la via de comunicació té totalment escaldada l'opinió pública gironina.

havien proposat els ecologistes gironins. Com que una de les propostes comportava el pas per aquesta Vall, l'Ajuntament de Girona aprovà per unanimitat un document en contra i es manifestà, com els altres ajuntaments afectats, a favor de rescatar la gratuïtat de l'A-17. Al mateix temps, les veus autoritzades dels Col·legis d'Arquitectes, d'Aparelladors, d'Enginyers de Camins i el Col·lectiu Ecologista van fer palès el seu rebuig a la solució Est.

Joaquim Nadal, alcalde de Girona, es va pronunciar rotundament en contra d'aquesta possibilitat i manifestà que la variant no travessaria en cap cas la Vall. Després, tingué lloc una entrevista a la Delegació de Govern de Catalunya, en la qual es va decidir d'iniciar una intervenció per tal d'obtenir la gratuïtat de l'autopista. Semblava que aquesta solució seria viable gràcies a la intervenció de l'estat, el Banco de Espanya i el Fons de Garantia de Dipòsits, de l'empresa concessionària de l'autopista. Els obstacles per aconseguir aquesta gratuïtat eren dos: els acords de la banca privada i el fet que l'A-17 dóna beneficis. Aconseguir la gratuïtat era doncs, establir un precedent.

Arriba Sáenz de Cosculluela

Dos anys més tard, el 1985, Julián Campo era substituït per Sáenz de Cosculluela, i el que es temia des que el MOPU havia presentat els avantprojectes va succeir: de colp i volta s'abandonà l'alternativa consensuada d'aprofitament de l'autopista i el nou ministre, en una visita a Girona, va donar un termini perquè els municipis afectats es possessin d'acord, si no, el MOPU decidiria el seu traçat. Les dificultats per arribar a aquest acord eren cada vegada més difícils. Una vegada descartada pel ministre l'opció A-17 —per raons no gaire explicades— començaren els debats, reunions, discussions i declaracions entre els sectors i municipis afectats; la confusió i la descoordinació augmentaren: ningú volia que la variant passés pel seu municipi i tothom la rebutjava, al·legant que aquest era un problema exclusiu de la ciutat de Girona.

Finalment, Sáenz de Cosculluela comunicà la decisió irreversible del MOPU i anuncià que la variant passaria per la Vall de Sant Daniel, tot afegint que la Vall seria respectada. Tots els municipis afectats per la variant —Salt, Sarrià, Vilablareix, Fornells, Medinyà, Riudellots,

Celrà i Quart— acceptaren aquesta proposta i els alcaldes brindaren per la solució escollida a l'Ajuntament de Girona. L'obra, que s'ha previst acabi el 1990, costarà 4.500 milions —dels quals sembla que se'n destinaran 1.000 per a preservar el paisatge i 500 per a la construcció d'un pont a Fontejau.

Comencen les mobilitzacions

Com que la solució Est semblava irreversible, els antivariants demanaren que el MOPU elaborés un estudi de l'impacte ecològic per tal de fer públiques les conseqüències ecològiques que podia comportar l'obra. El MOPU s'hi negà al·legant que no era necessari i que això aixecaria encara més polèmica. Més tard, però, rectificà, una vegada entrà en vigència el Real Decreto Legislativo 1302/86, que obliga a realitzar un estudi d'impacte en els projectes de construcció d'autovies, com el de la variant de Girona. D'altra banda, l'Assemblea d'Entitats per a la Salvaguarda de la Vall de Sant Daniel ha encarregat un estudi paral·lel d'impacte al Col·legi Universitari de Girona, demanant a la Diputació que el financii. Un dels punts polèmics de tot l'afer és que fa cinc anys l'Ajuntament de Girona aprovà un Pla especial de protecció del paisatge i de la vegetació per a la Vall de Sant Daniel.

Això, evidentment, era una contradicció amb l'acceptació que la variant travessés la Vall. Era una de les raons que provocaren que, davant la imminència de les obres, els col·lectius ecologistes i la Coordinadora per l'A-17 engegessin l'hivern i la primavera passada una campanya de les més fortes amb què s'han enfrontat mai l'ajuntament i l'alcalde gironí. La coordinadora, amb un pressupost baix, ha aconseguit mobilitzar i sensibilitzar una part de l'opinió pública gironina, fins aquell moment prou indiferent. La vaga de fam duta a terme per un membre de la coordinadora —Albert Garcia— fou un dels moments més àlgids de la sensibilització, així com el plantament d'un til·ler sobre l'asfalt davant del consistori i la recollida de firmes (unes 5.000). Per sortir del pas, l'alcalde gironí, Joaquim Nadal, va trametre als mitjans de comunicació una carta en què explicava la seva postura i el per què va canviar d'opinió, encara que no aclarí la raó per la qual va ser rebutjada, en el seu moment, l'alternativa de gratuïtat de l'A-17.

L'informe sobre l'impacte ambiental de l'obra, encarregat al biòleg Joan Senent-Josa, és ara el darrer intent per legitimar una actuació que no solucionarà el problema de trànsit a Girona, molt més complex del que es pot pensar. □