

Carreteres: ¿tirar pel dret?

La CE ha congelat els crèdits per l'autopista del Garraf fins que no es realitze l'estudi d'impacte ambiental. Aquesta és una qüestió oblidada sovint a l'hora de traçar les carreteres d'aquest país.

Les administracions autonòmiques i comarcals promouen les seves obres paral·lelament a les del nou ministeri d'Infraestructures i de Transports. Mentrestant, els tècnics del Medi Ambient sostenen una "guerra de posicions" amb enginyers i constructors, a cavall dels respectius organismes responsables. Però els grups ecologistes els consideren les dues cares d'una mateixa moneda.

Diverses obres conflictives tornen a cridar l'atenció del ciutadà a mesura que l'administració pertinenent proposa de construir-ne. L'autovia del Llobregat o l'autopista d'Alacant-Cartagena tornen a aixecar protestes de pagesos i ecologistes que denuncien atacs a la natura amb evidències comprovables o argüint una possible destrossa d'espais agrícoles importants.

A aquests grups, els és difícil de presentar al·legacions tècniques amb rigor. De fet, a vegades ni els responsables municipals tenen capacitat ni pressupost per a fer-ho. Tot i això, afirmen que quan presenten al·legacions o proposen alternatives l'administració no les té mai en compte. Ara, a més, també censuren els estudis d'impacte ambiental efectuats, que consideren supeditats als interessos dels promotors de les obres.

A més, i alhora, hi ha una mena de rivalitat entre tècnics del medi natural i enginyers encarregats de dirigir les obres públiques que es decanta per la "tirania dels nombres": s'imposa la contundència matemàtica dels càlculs econòmics o la resistència mecànica de les estructures en construc-

ció. Això fa que els primers expressin repetidament, en declaracions i articles, la seva preocupació davant els motius que impedeixen l'adopció de mesures protectives, amb què perillam de trobar-nos amb molts punts negres per al medi natural a causa de la construcció de xarxes viàries.

DIFERÈNCIA DE CRITERIS

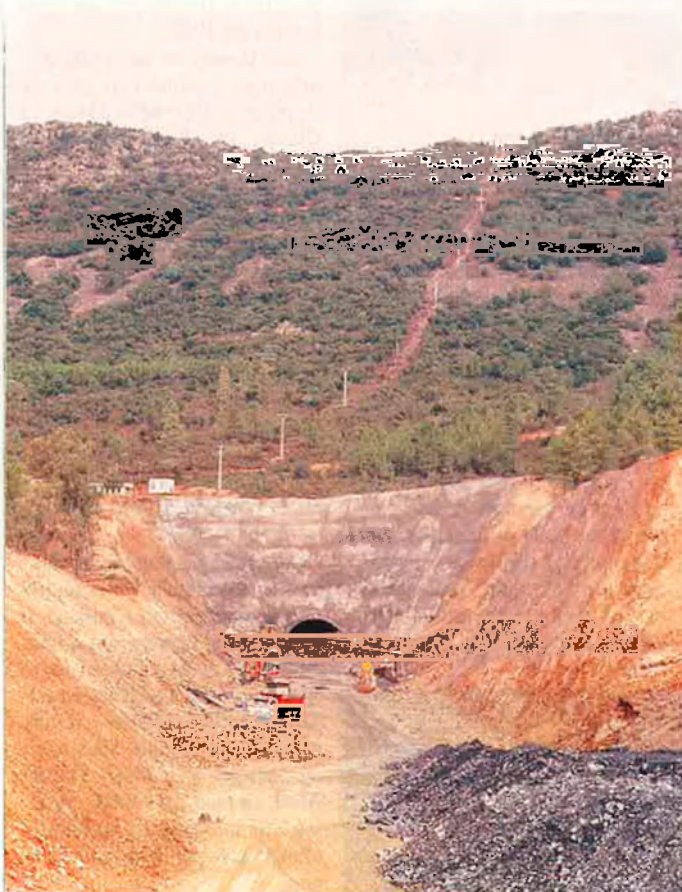
N'és el primer motiu que, si la legislació sobre l'impacte ambiental es va implantar a tot l'estat entre el 1986 i el 1989, alguns projectes de carreteres ja s'havien establert abans, d'acord amb diversos plans sectorials.

Vist això, i segons aquests tècnics, ara només és possible de controlar sobre la marxa els problemes que es presentin i mirar d'aplicar-hi alguna correcció.

Determinades característiques del medi que poden sortir afectades són difícils de valorar econòmicament i per això cal aplicar-hi criteris diferents, que no siguin simplement monetaris.

La legislació marca alguns límits sobre l'emissió de contaminants, estableix els nivells de qualitat d'aigües i condiciona normativament les operacions a realitzar dins d'espais protegits. Però hi ha uns altres valors, no defensats legalment, que —per més que no es faci sempre—, també haurien de figurar en un estudi d'impacte ambiental.

El grau de preservació d'alguns aspectes naturals no degradats per l'home, la capacitat productiva dels terrenys, la singularitat d'alguns elements en perill o la diversitat extra-



APXIU

ordinària d'espècies implantades als llocs estudiats pot fer introduir modificacions al projecte inicial d'una carretera o autopista.

Ara bé, en la majoria de concursos d'obra no hi ha inclòs el pressupost de l'estudi ni els costos afegits que les possibles modificacions implicarien. Això més la desconfiança envers els nous professionals duu a una situació d'aïllament competitiu entre especialistes que, als ulls dels tècnics encarregats de la construcció, fa del responsable de l'estudi d'impacte ambiental un enemic.

D'aquesta manera la majoria

de les petites empreses privades que realitzen els estudis no se salven a vegades, per competents que siguin, de ser coaccionades per les grans enginyeries públiques, sota pretext que amb les seves intervencions alteren els terminis de construcció i les previsions econòmiques calculades.

ESTUDIS D'IMPACTE

El clima, la qualitat de l'aire, la hidrologia, la vegetació, la fauna o el paisatge poden éixer-ne tan perjudicats com la demografia, la cultura o els diversos sectors econòmics, si no es tenen en compte en el

moment de fer un projecte d'aquesta mena o de planificar les xarxes de transport i comunicacions d'un país.

Tots aquests aspectes obliguen a fer, en la primera fase de l'estudi d'impacte sobre el medi, un inventari i un càlcul de la situació inicial. Només després vindrà la descripció i

ben poca cosa sobre els seus comportaments i reaccions quan canvia l'ecosistema amb què es relacionen.

També manquen absolutament els arxius de dades que permetrien de fer, amb la mateixa rapidesa amb què es fan els càlculs de cost de les modificacions d'obra necessaris,

de terres indiscriminats que han destrossat terrenys innecessàriament i que han anat a parar al riu de més a prop.

A Catalunya molts trams dels eixos de comunicació previstos pel Pla de Carreteres són observats amb desconfiança, tant més que la llei no obliga en tots els casos a sotmetre's a una declaració d'impacte ambiental.

Els grups de protecció ambiental qualifiquen d'especialment negativa l'autovia de Berga, on la Generalitat proclama, orgullosa: "Hem tirat pel dret", en la publicitat de l'obra.

Grups com Depana o Adenc denuncien molts trams i túnels de l'Eix Pirinenc per la destrucció d'àrees importants de boscos únics.

Són la Direcció General del Medi Ambient i el MOPU qui fins ara s'ha encarregat de rebre els estudis d'impacte ambiental, de fer la declaració necessària per portar a la pràctica un projecte i de controlar-ne el compliment. De fet, en les dues obres que han aconseguit una certa acceptació dels grups ecologistes, el túnel de Vallvidrera i, ja no tant, l'autopista del Garraf, les correccions han estat proposades després de l'aprovació del projecte.

A les Balears la dimensió dels projectes és molt menor, però no menys impactant. Aquí totes les obres de carreteres tenen una relació directa amb noves zones urbanitzables. Tot i així, encara no hi ha cap planificació general provada. Segons que ens comunica el Grup Ornitològic Balear, els estudis són posteriors a l'aprovació del projecte i l'administració no accepta les crítiques contingudes en els estudis. A banda d'això, consideren que els tràmits són insuficients i mal aplicats.

El decret que regula l'elaboració dels estudis d'impacte els fa obligatoris en el cas de nous traçats que sobrepassin els 10 quilòmetres. Doncs bé, la ma-

joria no hi arriba, i el GOB afirma que es destrueixen les carreteres històriques més boniques com la d'Esporles a Banyalbufar, la de s'Arenal a Lluçmajor, la de Petra a Manacor i la d'Inca a Sineu.

L'anomenada Via Cintura de Palma ha estat la més impactant, segons els ecologistes –i no hi han estat admeses les alternatives proposades–. Igualment, asseguren que, a les obres del túnel de Palma a Sóller, que estalvia cinc minuts, escampen terra pertot perquè no s'havia previst on deixar-la. L'únic projecte que s'ha pogut aturar amb al·legacions i campanyes és el de la carretera de Deià a Sóller.

Al País Valencià, una de les àrees tradicionalment més conflictives, quant a medi natural i carreteres, és la conca del riu Xúquer. Per causa del caràcter torrencial i periòdic de les riudes s'hi donen inundacions contínues que afecten una extensa ribera.

Aquest fenomen és agreujat per la disposició de les grans vies de comunicació que la travessen perpendicularment i, d'una manera o altra, hi produeixen un efecte de barrera quan arriben les pluges.

L'autopista d'Alacant a Cartagena i el distribuïdor comarcal de l'Horta desperten periòdicament grans mobilitzacions, coincidint amb les reparacions públiques de projectes i estudis.

Com a tot arreu, les àrees de creixement de les capitals són punts conflictius. Les darreres declaracions d'impacte, realitzades per l'Agència del Medi Ambient sobre les autovies de sortida de la capital, han estat censurades per diverses organitzacions ecologistes, ciutadanes i fins i tot de llauradors.

Finalment, els ecologistes no paren de plantejar alternatives als cinturons de ronda de Castelló, Oliva o Gandia, consistents a aprofitar els trams d'autopista, alliberats de peatge; però no són mai acceptades.

Miquel Borràs

OBRES CONFLICTIVES ALS PAÏSOS CATALANS



valoració dels possibles efectes i, en acabat, les propostes de mesures preventives o correctores. La fase final seria la de vigilar i controlar tant les modificacions proposades com qualssevol imprevistos que anessin sorgint.

Els especialistes coincideixen a dir que actualment hi ha moltes dificultats tècniques que impedeixen d'aplicar eficaçment aquest model de treball. En la fase d'inventari es troben amb la manca gairebé total de mapes dels aqüífers subterranis prou elaborats i que –tot i la molta feina feta quant a classificació d'espècies animals i vegetals– hi ha

una adequada valoració econòmica dels possibles impactes ambientals.

Actualment, tant la Generalitat valenciana com la catalana i el govern balear tenen competències en aquesta matèria i han desenvolupat els seus propis reglaments d'aplicació. En alguns casos han ampliat fins i tot l'obligació de fer l'estudi d'impacte ambiental de projectes no tinguts en compte pel Reial Decret del govern central.

Les crítiques contra moltes de les obres ja realitzades són bàsicament per haver tallat turons sense deixar-hi la inclinació adequada o per moviments