

PERE Freixas Camps *

INFRAESTRUCTURES

La variant de la Bisbal

Una plataforma ciutadana defensa el traçat nord de la carretera amb l'argument que és **més curt, menys contaminant i millor connectat**

Les carreteres són necessàries, però la seva implantació ha de ser respectuosa al màxim amb la qualitat de vida de les persones, el medi ambient i el patrimoni històric». Aquest és el lema que encapçala el manifest fundacional de la Plataforma Ciutadana a Favor del Traçat Nord de la Variant C-66 al seu pas per la Bisbal i és el tríptic argumental que la Plataforma obra per apostar per aquest traçat i per defensar amb seriositat i amb rigor que és el millor, també per a la mobilitat.

Ara per ara, a la vista de les propostes de traçat que el Govern de la Generalitat planteja per a la variant de la Bisbal, creiem que hi ha arguments prou consistents que demostrin que l'opció nord és millor que la sud, perquè té una afectació menor per a les persones, és més sostenible ambientalment i més respectuosa amb el patrimoni històric, i té millor connectivitat.

En relació amb les persones, totes dues opcions plantegen problemes. És natural que sigui així. Però també és evident que el traçat nord de l'autovia, globalment, té un impacte menor. Per què? Perquè el traçat sud afecta més directament i un major nombre de persones que el traçat nord. Una anàlisi comparativa de les dues opcions posa de manifest que la futura autovia, si es fes pel sud, passaria molt pròxima als nuclis urbans de Corçà, la Bisbal i Fonteta i afectaria nombrosos masos i cases aïllades. A Corçà, passaria a tocar el veïnat d'Anyells i a pocs metres del nucli urbà més poblat de Santa Cristina. A Fonteta passaria arran de les escoles.

La Bisbal, Corçà i Fonteta, juntament amb Monells, Cruïlles i Vulpellac, formen un territori històric, a peu de Gavarres, amb molta població disseminada, sobretot a l'entorn de la carretera de Cruïlles i entre Fonteta i Vulpellac. Aquest ter-



DnG

OBRA PENDENT. La variant ha de treure el trànsit de l'interior de la Bisbal.

► «El traçat sud de la variant afecta més directament i un major nombre de persones que el traçat nord»

ritori quedaria desmembrat pel pas d'una autovia, en gran part atalussada. D'alguna manera suposaria amputar el cap de comarca, la Bisbal, de les seves extremitats naturals, les Gavarres, dificultant o impeding l'accés a peu o en bicicleta. Per la banda nord, només hi ha un sol nucli afectat, Castell d'Empordà, i és clar que una part de l'impacte quedaria minimitzat amb un túnel que permetria mantenir intacta la seva comunicació amb la Bisbal. L'altre nucli més afectat pel nord és Casavells, però es troba més allunyat del traçat.

Un aspecte important que cal analitzar amb deteniment és el possible efecte de l'autovia sobre el desenvolupament urbanístic del ter-

ritori. Hem llegit arguments que sostenen que l'autovia podria generar expectatives urbanístiques i, alhora, serviria per acotar el desenvolupament. Sigui com sigui, semblaria que aquesta argumentació té poca consistència, més si es té en compte, així ho creiem, que la planificació del territori té els instruments urbanístics i legals suficients perquè no hagi de ser la construcció d'una autovia l'eina a utilitzar a l'hora de preservar o d'acotar un territori. De fet, el planejament de Corçà, Cruïlles, la Bisbal i Fonteta ha afavorit el desenvolupament urbà en zones que resultarien afectades pel traçat sud de l'autovia. Penalitzar ara les persones que viuen en aquests nuclis urbans amb una autovia, seria senzillament injust.

La segona dimensió, tal vegada amb un pes gens negligible a l'hora de decidir la idoneïtat d'un traçat, és l'afectació a l'entorn natural. Pel que fa als arguments mediambientals, tot indica, fins allà on és conegut, que els estudis d'impacte am-

biental fets fins ara —el més recent de l'octubre de 2006— es decanten per l'alternativa nord. Al nord, una topografia més idònia i una menor afectació hidrogràfica, diferents implantacions com la depuradora i la possibilitat de fer una part amb túnel, fan que l'impacte es consideri menor. Per contra, l'opció sud és més llarga, transcorre per un terreny més accidentat i pròxim a les Gavarres, i té major impacte hidrogràfic i sobre els corredors faunístics. A més, pel costat sud hi ha més interseccions amb carreteres i vials municipals. És difícil de veure que la construcció d'una autovia representi algun avantatge per a la preservació de l'espai PEIN i la seva zona d'influència.

Darrerament s'ha posat de relleu el problema que comporta el traçat sud per a les terreres de Vacamorta i Terra Negra, cosa que podria posar en perill un sector econòmic fonamental per a la Bisbal. Aquestes terreres són de vital importància per a la indústria terrissera de la població i de l'entorn. A més a més, les basses formades des de temps reculats s'han convertit en punts de caràcter pintoresc i molt importants per a la supervivència de la fauna amfíbia. D'altra banda, el pas de la carretera per aquest terreny argilós obligaria a fortes obres de cimentació i a grans talussos amb un gran impacte geològic.

Si entrem a valorar aspectes relatius a la preservació del patrimoni històric i cultural, tenim que el traçat sud afecta de ple el paratge de l'ermita romànica de Santa Cristina de Corçà i el jaciment romà del seu entorn, segregant-lo definitivament del poble i convertint-lo en un indret residual. El poble de Fonteta, important nucli de turisme rural des d'on s'inicien molts itineraris que porten a les Gavarres, quedaria severament afectat. Per contra, els punts febles del traçat nord, el jaciment de Puig Rodó a Corçà i els Clots de Sant Julià a Forallac, se'n podria garantir la protecció més fàcilment, tant per les característiques topogràfiques com per la relació amb el traçat de la via.

Finalment, l'altra dimensió important a tenir en compte és l'eficiència en la mobilitat. És precisa-

ment en el terreny de la mobilitat on el traçat nord és més idoni. És més de 2 quilòmetres més curt i ofereix una millor i més eficient connectivitat. Enllaça directament amb les carreteres de Corçà a Verges i Figueres i amb la de Vulpellac-Canapost, Pals i Torroella de Montgrí, que són les carreteres amb més intensitat de trànsit actual i previst. El consum de carburant i el temps invertit en el recorregut seria menor per a la gran majoria d'usuaris. L'opció sud, en canvi, obliga a fer connexions més complicades amb aquestes carreteres, sobretot a Corçà. Les carreteres que enllaça directament (la Bisbal-Cassà i la Bisbal-Calonge) passen per les Gavarres i són de baixa intensitat de trànsit. El sud seria, en conseqüència, menys eficient tant en temps com en consum.

D'altra banda, l'opció nord, més eficient, també ajudaria a articular el trànsit en aquest sector de la Bisbal i Vulpellac i resoldria més satisfactòriament el trànsit al centre de Corçà i Fonteta. Però, a més a més, l'anomenada minivariant ha resultat en gran part els problemes de comunicació per aquest cantó de la Bisbal, com s'ha demostrat des que està en funcionament. Voler implantar un nou cinturó pel sud no milloraria la connexió entre els barris meridionals i, en canvi, portaria a la suburbanització.

Tampoc és negligible la qüestió de la contaminació, tant acústica com per gasos. En aquest sentit, el traçat nord, només pel fet de ser més curt, genera menys contaminació per la senzilla raó que és més curt i més planer, i les connexions amb les carreteres principals són més directes. Per tant, redueix el consum de carburants i genera menys gasos contaminants.

En definitiva, el traçat nord ens sembla més racional. Havent-hi dues opcions per escollir sobre quina és la variant de la Bisbal millor de les possibles i, ateses les raons exposades anteriorment, la decisió final hauria de ser pel nord. Té menys punts febles.

*** Plataforma Ciutadana a Favor del Traçat Nord de la Variant de la Bisbal**