

planificació d'infraestructures, hi ha altres condicionants que també hi incideixen directament, i de manera no gaire positiva.

Un seria la distribució en administracions diferents (centrals, autonòmiques i provincials) de les competències en matèria d'infraestructures viàries. Un altre seria la funcionalitat real de l'estudi d'impacte ambiental (EIA). Si bé aquest hauria de ser un document de referència obligada, la majoria de vegades la seva qualitat i la seva objectivitat deixen molt a desitjar. Ara per ara, és difícil que un estudi d'impacte ambiental on es determini un impacte crític pugui ser suficient per evitar la construcció de la carretera. Pensem que caldria cercar una fórmula adequada per millorar el seu contingut i també el grau de compliment de les conclusions incloses en l'EIA per part de l'administració actuant.

La poca receptivitat demostrada per algunes administracions públiques davant arguments mediambientals és també una tendència que caldria modificar. Pot ser que, en alguns casos, a aquests arguments els manqui rigor científic - a causa de la poca recerca que s'ha fet sobre les ciències ambientals aplicades -, però quan aquest hi és present, cal que siguin valorats en la seva justa mesura.

També cal esmentar l'insuficient coneixement que en general tenen els enginyers, tècnics i operaris pel que fa a matèries mediambientals. Si bé això és simple conseqüència d'una formació específica, on tenen poca cabuda aspectes descriptius i de funcionament del medi natural, cal corregir aquesta mancança amb la incorporació d'assignatures en l'etapa acadèmica. L'objectiu és aconseguir un canvi d'actitud de tot el personal relacionat amb l'obra envers l'entorn on actuen. Aquesta proposta més ambiciosa pot anar acompanyada d'unes sessions de formació concretes, prèvies a l'inici de qualsevol obra, on personal qualificat divulgui els valors naturals existents en el corresponent àmbit d'actuació.

Algunes consideracions

Una tendència que cal evitar és aquella que provoca que es dediqui menys atenció a les zones del territori que presenten un estat de conservació baix o molt reduït a causa de la intensa humanització a la qual han estat sotmesos. Igual que en els espais naturals protegits, en aquestes zones cal aplicar mesures ambientals corresponents per tal de paliar els efectes negatius que la nova carretera pot ocasionar. La conservació i la cura sobre el medi no ha de ser en cap cas una exclusiva dels espais naturals protegits.

En la relació entre medi ambient i les vies de comunicació destaca la capacitat que tenen aquestes darreres per transformar el territori. Des de temps pretèrits han existit vies de comunicació i la seva construcció ha motivat una lògica alteració de l'entorn. Però fins no fa gaire, les carreteres gaudien d'una característica important, la seva adaptabilitat al territori. La millor distància entre dos punts no sempre era la línia recta. Avui dia, amb la capacitat de transformar el terreny i amb la maquinària actual, sol ser-ho. I d'això el territori se'n ressent. I molt.

La incipient sensibilitat que la societat comença a demostrar en temes ambientals es fa palesa al cap de poc temps de la presentació dels grans projectes d'infraestructures públiques, quan s'inicia un interessant i necessari debat social.

En aquest debat solen aparèixer preguntes com ara: per què cal fer aquesta carretera?, per on ha de passar? o com la pensen fer?. Considerem necessari aquest debat per la pressió que s'exerceix sobre els promotors als quals impedeix la relaxació i els obliga a estudiar més a fons la proposta i, si s'escau, a millorar-la o eliminar-la. En aquest sentit, tenen un important paper les organitzacions no governamentals (ONG) que sovint són el motor de la reivindicació. I és que alguna cosa ha canviat en els darrers anys i si abans la defensa de la natura davant un macroprojecte viari la portaven a terme quatre ecologistes eixelebrats, ara tothom es veu amb cor de declarar-se obertament defensor de la natura. Als primers potser els haurem d'agrair alguna cosa, respecte als segons, la llàstima és que no tots ho fan plenament convençuts.

Pensem que en el rerefons d'aquest debat hi ha una connotació estrictament ambientalista, de relació de l'home amb el seu entorn, i és l'elecció del model de societat on volem viure i el nivell de qualitat de vida que volem assolir. Les grans infraestructures ens permeten comunicar-nos millor, és evident, però en conjunt, ajuden a incrementar la nostra qualitat de vida? O són potser altres els valors que cal que tinguem en consideració? Són preguntes que poden semblar difuses o massa allunyades de l'estressant realitat social actual, però interessants per dedicar-hi una breu estona de reflexió.

En el document *Cuidem la Terra* (2), apareixen una sèrie de consells per als governs, entre els quals hi hauria la revisió de les seves polítiques en el sector del transport, amb l'objectiu de desenvolupar estratègies que facin el transport sostenible. Algunes d'aquestes polítiques apareixen en el quadre 1.

Partint de la idea segons la qual les infraestructures viàries han de ser enteses com

