



BIBLIOTECA PÚBLICA  
SANT GREGORI  
MIQUEL  
MARTÍ  
I POL

# Recull de premsa de la Vall del Llémena

Font El Punt

Plana

Data 29 de juliol de 2008

## Impacte ambiental i mesures correctores

Un territori no és un full en blanc al qual es pugui afegir més i més urbanització i carreteres, sinó una complexa xarxa d'interaccions, un ecosistema. Si es trenca, incideix negativament en els esglaons més dèbils

opinió

Catedràtica de Biologia, responsable del Laboratori del Suro de la Universitat de Girona

[MARISSA MOLINAS.](#)

+ Desdoblament de la C-31 entre Palamós i Palafrugell. Foto: EL PUNT

Alhora d'implantar grans infraestructures en el conjunt del territori, les mesures correctores són un instrument imprescindible per mantenir objectius de qualitat de vida i de paisatge. Un territori no és un full en blanc al qual es pugui afegir més i més urbanització i carreteres, sinó una complexa xarxa d'interaccions, un ecosistema. Tots i cadascun dels elements d'aquest gran ecosistema mantenen un finíssim equilibri que, si es trenca, incideix negativament en els esglaons més dèbils. Aquests són, en primer lloc, les espècies de la fauna salvatge, algunes ja molt reduïdes o a punt de desaparèixer. Segonament, el paisatge entès com el conjunt harmònic de la vegetació i dels elements patrimonials, a banda de la incidència directa o indirecta sobre la qualitat de vida i la salut de les persones.

Les infraestructures viàries constitueixen barreres infranquejables que compartimenten el territori en unitats aïllades d'una gran fragilitat. Si un massís boscos com ara les Gavarres queda aïllat de la resta del territori en quedar encerclat, «anellat», per una autovia, es pot dir que té condemna de mort biològica. Una autovia, amb l'amplària de 4-6 carrils, els filats de protecció i, sobretot, la mitjana de ciment, és un obstacle insuperable per a la fauna. Si es perd connectivitat, espècies que ara estan al límit de supervivència com el gatvaire, la guineu, els teixons..., entren en recessió per problemes de consanguinitat i malalties. Això s'aplica també als rèptils, als amfibis, algunes espècies d'aus i molts invertebrats. Els canvis en la fauna repercuteixen en la vegetació, la proliferació d'espècies poc exigents com el porc senglar, i més indirectament, però de manera inexorable, en els humans. I això no són hipòtesis sinó fets previsibles basats en coneixements científics àmpliament demostrats que s'ensenyen a totes les universitats. Les mesures correctores intenten pal·liar la pèrdua de la diversitat biològica i preservar la qualitat de vida.

El paisatge, igual o més que la llengua, defineix la nostra identitat. Per mantenir aquesta identitat el respecte a l'entorn natural és la primera premissa en la construcció d'infraestructures. Avui i aquí, no hi ha excusa per justificar el desconeixement o menyspreu dels valors ambientals. Per esmentar grans infraestructures en construcció a casa nostra, el desdoblament de l'N-II, l'ampliació de l'AP-7, el TGV, la MAT o l'anella de les Gavarres, existeixen solucions tècniques per minimitzar l'impacte i tenim el deure moral d'aplicar-les. Malauradament, però, són moltes les persones tant del poble com de les classes dirigents que, encara ara, quan es parla de mesures correctores fan una rialleta i titllen amb menyspreu d'«ecologista» qui proposa mantenir corredors biològics o protegir els refugis de la fauna. Aquests ignorants –alguns de bona fe i altres per defensar interessos– no s'adonen que estem arribant a un límit i que cal prendre mesures per no posar en perill la diversitat biològica incloent la nostra espècie.

Empeses pels corrents europeus, les nostres lleis, encara molt tèbies, comencen a ser més exigents en matèria ambiental. Cada projecte s'ha d'acompanyar de diverses alternatives i un estudi d'impacte ambiental que han de ser exposats públicament per tal que ajuntaments, institucions i particulars puguin fer aportacions. L'objectiu és garantir que des del punt de vista ambiental s'elegeixi la millor alternativa de les possibles, i que es prevegin totes les mesures correctores. Els ajuntaments compten amb un ens supramunicipal, el Consell d'Iniciatives Locals pel Medi Ambient (CILMA), que assessora els municipis i consells comarcals sobre la importància de les variables ambientals en la presa de decisions polítiques. El CILMA és capdavanter a Catalunya en iniciatives ambientals i el seu director és un ambientalista reconegut a àmbit nacional i internacional. El Departament d'Obres Públiques, i de manera particular la Direcció General de Carreteres, és qui té la responsabilitat última dels projectes viaris, i no s'entendria que no escoltés els tècnics ambientals. Recordem que la Unió Europea té en règim avançat de tramitació una nova llei ambiental que inclourà la protecció de la biodiversitat com un element bàsic, i que obligarà a adequar l'obra pública per complir aquests requisits.

