



TRAÇAT SUD

AMB DOS TRAÇATS ÚNICAMENT PEL SUD ES DEMOSTRA L'APOSTA CLARA DE PTOP. A MÉS, AMB LA SUPRESSIÓ DEL TRAÇAT NORD VOLEN ELIMINAR EL DEBAT.

GIRONA | CARLES TORRAMADÉ

■ No hi ha volta de full: la variant de la Bisbal serà inevitablement pel sud després que ahir sortís a exposició pública l'estudi informatiu i el d'impacte ambiental i que no hi aparegués cap alternativa pel nord. Ja va anunciar-ho el mes d'abril el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal: l'aposta de la Conselleria que encapçala és pel sud; i així va quedar palès ahir.

Des d'ahir, s'obren dos períodes d'informació pública: un de dos mesos per als particulars i un de tres per

als ajuntaments afectats. La desaparició de l'alternativa nord deixarà descansats els habitants d'aquest costat i obtindrà una resposta contundent dels que s'oposen al sud i ja es parla de processos judicials que allargarien més anys un debat que en té més de trenta.

La publicació ahir al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya de l'anunci de l'exposició pública arriba amb un mes i mig de retard sobre la previsió que a l'abril va fer Nadal –sobre mitjans maig– i acompanyada de dubtes perquè no hi apareix una alternativa nord: en la roda de premsa de l'abril, Nadal va anunciar que la nord –molt similar a la del 2008– tornaria a sortir en aquesta segona exposició pública perquè la llei marca que hi ha d'haver dues opcions. No obstant això, el que ha aparegut és una «solució A» –la del Departament de Política Territorial i Obres Públiques– i una «solució B», que també és pel sud. Amb aquest plantejament desapareix qualsevol confusió i enterrar el debat si l'autovia ha de ser pel nord o pel sud.

Això pretén PTOP, però els que volen que aquesta futura autovia passi pel nord ho seguiran defensant. Així ho va manifestar ahir l'alcalde de Forallac, Josep Sala (CiU), que considera una «falta de respecte» que un traçat que té l'informe favorable del Departament de Medi Ambient hagi desaparegut; com la Plataforma pel Nord,

en què el seu portaveu, Pere Freixas, va manifestar ahir que confien que l'anterior informació pública –en què hi apareixia la nord– sigui vàlida des del punt de vista jurídic. Mentre que el de la Bisbal, Lluís Sais, va valorar positivament que ja no aparegui la nord perquè «no té gaire sentit» quan PTOP s'ha posicionat a favor de la sud i perquè «s'ha trencat amb la indefinició».

PTOP argumenta que després de la primera informació pública es va determinar que la sud era millor que la nord perquè s'adapta a les previsions de creixement urbà de la Bisbal, produeix menor impacte visual i paisatgístic i assegura una connectivitat amb les zones de desenvolupament de la Bisbal.

186 milions d'euros

La memòria de l'estudi informatiu detalla que el cost estimat de la solució A –que vol PTOP– és de 186.392.173,99 euros, tenint en compte el traçat que va de la Pera a Corçà i que està consensuat amb una variant per darrere del polígon de la Pera i l'autovia segueix pel traçat de l'actual des de Cassà de Pelràs fins a Corçà.

L'estudi entre Sant Climent de Peralta i la Pera és un tram de 17,5 quilòmetres, dels quals 12,5 corresponen a la variant de la Bisbal i 5 al tram de Corçà a la Pera.

L'alternativa de PTOP correspon a la de pas entre el nucli de Fonteta i la Bisbal, amb un túnel artificial. El traçat proposat a la zona de Vacamorta es desplaça cap al sud i inclou un túnel de 1.075 metres. L'estudi preveu la formació de diferents viaductes, entre els quals cal destacar el de Daró i la riera del Vilar, de 310 metres, el del Ríssec, de 100 metres, i el de la riera de Mas Terrades, de 110 metres. A més, hi haurà set enllaços: a la Pera, Ruplà, Corçà oest, Corçà-Monells, Cruïlles-la Bisbal centre, Fonteta i la Bisbal est.