



DECÀLEG DE LA PROPOSTA DE MESURES CORRECTORES EN EL TGV CILMA-DIPUTACIÓ DE GIRONA

Compareixença al Senat (12 de setembre de 2005)

1. És ben palès que les comarques gironines han patit un **dèficit històric** important en el **desplegament d'infraestructures de comunicació**, especialment pel que fa a una xarxa adequada d'autovies i ferrocarrils, o la disposició d'un aeroport en condicions. Aquest greuge es fa més necessari de resoldre si atenem a la condició d'aquest territori com a principal destinació turística a l'hora que corredor internacional a tot el sud d'Europa.
2. Altrament, atesa la seva orografia i privilegiada posició geogràfica, la demarcació de Girona abasta un territori immensament divers en paisatge i en biodiversitat. Aquest singular patrimoni ha esdevingut indubtablement el seu principal actiu i motor econòmic. Però, al mateix temps, es tracta d'un **mosaic d'espais reduïts excepcionalment fràgil** que precisa d'una ordenació responsable dels usos, especialment pel que fa a la conformació d'una matriu territorial contínua d'espais rústics i naturals. Paral·lelament, també amb aquest darrer objectiu, el desplegament d'infraestructures ha de ser especialment sensible i curós amb aquesta realitat i **evitar la fragmentació del territori** incorporant mesures correctores que garanteixin la seva permeabilització quant a connectivitat social, paisatgística i ecològica.
3. En aquest context, amb l'ànim de possibilitar un desplegament del TGV respectuós amb aquest territori la Diputació de Girona ha propiciat, a través del Consell d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient de les comarques gironines (CILMA), la confecció d'una proposta de mesures correctores en base a diferents peticions efectuades des del conjunt de consistoris dels municipis afectats. Es tracta, doncs, d'un **document de consens global**, també recolzat per tots els consells comarcals i, especialment, per la pròpia Diputació de Girona. És important remarcar, tanmateix, que atesos els seus beneficis socials i mediambientals aquesta proposta compta amb el ple suport dels diferents agents socials locals i dels sindicats agraris.
4. A fi de garantir la **qualitat tècnica** de la proposta l'estudi s'ha realitzat amb l'**assessorament pluridisciplinar extern** per part d'una enginyeria tècnica experta en obra pública, una consultora mediambiental en ordenació dels usos i un gabinet jurídic especialitzat en matèria mediambiental. A més, la proposta s'ha completat amb una diagnosi territorial que ha elaborat la Diputació de Girona en matèria de connectivitat social, ecològica i paisatgística a escala de tota la demarcació gironina. En conseqüència, és un document que garanteix la **coherència territorial** i la correcció estratègica de l'impacte social i mediambiental de l'obra al llarg de tot el recorregut.
5. Com a resultat, la proposta concreta una sèrie de mesures correctores, essencialment consistent en allargament de viaductes i disposició de falsos túnels, que són **perfectament viables** a escala tècnica i permeten la **permeabilització** en segments concrets on l'efecte barrera és extremadament sever. Es corregeix la fragmentació dels espais rústics i del paisatge, l'aïllament d'espais naturals protegits o d'interès i d'hàbitats d'espècies amenaçades –molt especialment la tortuga mediterrània- i la interrupció de les vies pecuàries i camins tradicionals. Soluciona, per tant, afectacions greus a la competitivitat econòmica de l'àrea, al potencial turístic, a l'activitat tradicional, al paisatge i a la biodiversitat.

6. Es calcula que l'aplicació de les mesures correctores que s'hi recullen signifiquen un **encariment moderat de l'obra, de l'ordre del 25%**, segons es desglossa per trams en l'avaluació econòmica comparativa que s'acompanya. Aquest increment, **ben assumible**, està **totalment justificat** si es té en compte que s'eviten unes pèrdues i uns perjudicis socials i mediambientals realment incalculables. La viabilitat esmentada de la proposta, a més, queda reforçada pel fet que l'encariment en els trams que actualment estan en obres és molt més reduït, per sota del 20%, i conseqüentment, ben aplicable en base a la Llei de contractes de les administracions públiques mitjançant una modificació puntual del projecte. En la resta de trams el sobrecost és superior, però cal remarcar que actualment aquests es troben en fase de redacció dels projectes executius i, per tant, no ha de ser complicada la seva inclusió, sobretot si es té en compte que la proposta va ser facilitada a les administracions competents a mitjans de 2004.
7. Atenent al fet que les obres ja s'han iniciat en alguns trams del recorregut, l'aplicació d'aquestes mesures correctores és **extremadament urgent**. En aquest sentit és important remarcar que en aquests moments són encara aplicables, no tan sols les mesures en els trams pendents de projectes executius, sinó també en els trams en fase d'obres –consistents essencialment en allargament de viaductes i tancament de trinxeres mitjançant falsos túnels-. Val a dir que l'efecte barrera del TGV és el més sever de tots els generats al llarg del corredor d'infraestructures que travessen les comarques gironines i que, per la rigidesa i les característiques tècniques del TGV, el que no es pugui corregir actualment difícilment es podrà solucionar a curt o a mitjà termini. Es tracta de l'**única oportunitat a curt i mitjà termini**.
8. El procés necessari per incorporar aquestes mesures **correctores no obstaculitza en absolut el compliment dels terminis** previstos, atès el fet que la resolució del complex pas d'aquesta infraestructura dins l'àrea urbana de Girona i de Figueres dona un immens marge de maniobra, d'un ordre varies vegades superior.
9. La Declaració d'Impacte Ambiental (DIA), redactada pel Ministeri de Medi Ambient i d'obligat compliment, determina que s'han de redactar, prèviament a l'inici de les obres, una sèrie de documents globals, en especial en matèria de connectivitat. A la Diputació de Girona, d'acord amb l'assessorament jurídic que ha contractat, no li consta que aquests documents s'hagin elaborat i, a més, ha detectat una sèrie d'irregularitats que motiven un incompliment flagrant de la DIA. L'aplicació de la proposta que es presenta permet **solucionar en gran mesura l'incompliment de la DIA** i evitar provables procediments jurídics en contra del Ministeri de Foment per part de les corporacions locals. A banda d'això, i degut al consens total amb les administracions i agents socials locals, la seva consideració **facilita i simplifica** enormement el procediment i tramitació del TGV.
10. En síntesi, la incorporació del conjunt de mesures correctores en el TGV representa una oportunitat immillorable als efectes de demostrar en la pràctica una **nova percepció i sensibilitat** del govern de l'Estat a l'hora de possibilitar un desplegament d'infraestructures respectuós amb el territori i la seva gent, especialment en un àmbit paisatgístic tan divers i fràgil com és el gironí.