

EL MUR DE LA VERGONYA (I)

L'altre drama de les carreteres

Jaume Ramot (Grup N. Sterna)

La fauna, a l'igual que l'home, no ha estat mai del tot sedentària. Tot i que nosaltres ens entestem en dividir les poblacions d'éssers vius entre migratoris, nòmades, sedentaris o parcialment migratoris. És ben cert que tots, en les nostres activitats quotidianes fem desplaçaments de més o menys envergadura.

Sigui com sigui, aquesta sana costum de desplaçar-se d'un punt a l'altre, és un dels motius que les espècies hagin evolucionat fins als nostres dies. La consanguinitat mai ha jugat a favor dels membres d'un mateix grup.

Els humans per exemple, no n'estem pas al marge d'aquestes lleis naturals, doncs un clar exemple, diuen els antropòlegs, que es va donar durant l'edat mitjana, ja que fou una de les èpoques en que l'alçada dels pobladors de la península, arribà a ser de les més baixes. Les penúries alimentàries en tingueren molta culpa però també el tancament de poblacions senceres per por a ser assaltades, les pestes i un munt de condicionats obligaren a grups reduïts de poques famílies a creuar-se entre elles durant molt de temps, donant pas així a un pobre intercanvi genètic.

Actualment, aquestes lleis naturals per molt que ens pesi, segueixen regint el futur de totes les espècies d'aquest món. Per vergonya dels pedants, el nostre mapa genètic, difereix ben poca cosa del de la mosca del vinagre.

En la natura els altres éssers vius, també en fan de desplaçaments, uns de milers de quilòmetres, però molts d'altres només els cal anar a la muntanya del davant a cercar ves a saber què. Uns cops l'aigua que no troben, d'altres, aquella planta que els agrada o en el millor dels casos, les femelles del grup o ramat veí.



J. RAMOT

Per tant, durant un moment o altre tots ens trobem en un continu anar i venir, que sense voler, ens porta cap a la millora de la diversitat biològica.

Un anar i venir, que massa sovint, ens comporta topades no desitjades amb d'altres usuaris d'aquest món. Un exemple del que us vull explicar ho simplifica aquests titular:

-Punt Diari Dijous, 9 de desembre 2004
"Els animals salvatges han causat 1.566 accidents a les carreteres catalanes des de l'any 1997.

La Generalitat detecta 225 punts negres pel risc de fauna a la xarxa viària catalana pel que fa a topades amb exemplars de fauna salvatge com ara porcs senglars, cabirols, cérvols i alguna daina i isards.

L'estudi recull dades des del 1997 i des de llavors s'han registrat 1.566 accidents, bona part dels quals els dos últims anys. Un 70 % d'aquests trams, que formen part dels corredors biològics, no estan senyalitzats. Almenys tres persones han mort el darrer any en xocs amb senglars..."

Emma Ansola (Barcelona).

Si analitzem aquesta notícia, en podem treure interessants conclusions.

Per una banda, com hem vist en la introducció de l'article, ens adonarem que cada cop que tracem una nova infraestructura viària, trobem que afectem un grup d'animals, que ancestralment tenien una ruta ja establerta per aquella zona. Per altra banda, com a usuaris ens preocupem per un grup d'animals que poden ser potencialment perillosos per a la nostra integritat física, però cal recordar que a més a més, n'hi ha molts més als que nosaltres afectem, però no els donem massa importància. M'estic referint als milions d'amfibis, rèptils, ocells, insectes i petits mamífers, que no ocupen gaire lloc en les pàgines dels medis de comunicació ni a les nostres consciències. Tots aquests animals, no envaeixen la calçada, com hem comentat, per ganes de causar molèsties a l'espècie reina, sinó per la més pura necessitat.

És aquí on entra en acció l'administració i els magistrals estudis d'impacte ambiental. Anem a veure una mica com funciona el projecte d'un nou vial, de forma general.

Actualment, davant de qualsevol actuació envers el medi, calen dos estudis. Per una banda el tècnic i el d'impacte ambiental. Ambdós, s'encarreguen a tècnics preparats per la tasca corresponent. Uns faran el projecte tècnic, mentre que els altres estudiaran la idiosincràsia de l'obra i la repercussió que aquesta pot tenir sobre el medi. Tot això es valora econòmicament i de la unió dels dos estudis en sortirà el projecte final que, de ser aprovat per les delegacions oportunes, passarà a ser donat en explotació a una o altra empresa.

L'execució del projecte estarà sempre vigilat, de manera que les mesures correctores de l'estudi tècnic i d'impacte ambiental es tinguin en compte.

Fins aquí, tot és molt correcte i lloable. El problema però és que el titular de la notícia al que hem fet esmena, ens diu que hi ha quelcom que falla. En molts casos, els animals segueixen passant per on volen i no per on l'estudi d'impacte suposava que passarien, o tanmateix ignorava que hi passarien. Els que ens dediquem a observar la natura, sabem com és de difícil detectar els corredors biològics de les diferents espècies. Sabem també que els animals salvatges sovint no accepten tubs de drenatge de desenes de metres com a passeres de fauna. També creiem que si un petit ratolí olora les marques que deixa la guineu o la geneta, probablement no passarà per el mateix lloc o que els gripaus i granotes no aniran a passar per sota un pont en l'època d'aparellament.

Així doncs, podem assegurar que, fer un bon estudi d'impacte ambiental, sovint és molt difícil i per tant molt fàcil que els resultats obtinguts no

J. RAMOT



siguin del tot acceptables. Sense entrar en crítiques absurdes, podríem dir que molts dels estudis d'impacte ambiental que s'aproven actualment, no són més que un obstacle que cal superar per aconseguir l'execució de l'obra final. Uns estudis que als contribuents ens costen el mateix que si es fessin ben fets. Per tant és de rebut que exigim com en tants altres països avançats d'Europa, que es tinguin en compte tots els paràmetres necessaris a l'hora de projectar un nou vial. El bo del cas és que de mesures correctores n'hi ha, i moltes. De passos de fauna en trobem en el mercat tants com diferents són les espècies que els han d'utilitzar. Per exemple, heu vist alguna vegada un pas elevat, entre dues pinedes, perquè travessin els esquiroles? Heu vist mai, que la carretera s'aixequi uns centímetres del terra per deixar passar amfibis o rèptils entre dues zones? Enteneu ara per què ens indignem quan llegim notícies com la que hem

vist? La vida de molts de nosaltres, i de milions d'animals, està en mans de certs projectes mediocres.

Un cop feta una mínima introducció de la importància de mantenir corredors biològics, tant per la perpetuació de les espècies, com per la seguretat dels usuaris de les vies de circulació, en el proper *Carrilet*, intentarem analitzar les mesures d'impacte ambiental que s'han tingut en compte en el traçat de la variant que ens estant desdoblant. Els nostres lectors sabran de primera mà els resultats del treball de recerca que ens comprometem a dur a terme.

Entre tots veurem quins punts estan encertats i quins caldria millorar, si és que en som capaços.