

## COMUNICAT DE PREMSA

# **El Gremi d'Àrids investiga un presumpte delictes ambiental i contra la competència en la construcció de l'autovia A-27**

- ▶ *Foment ha concedit un permís sense precedents per fer una “mossegada al terreny” de mig milió de metres cúbics*
- ▶ *La pràctica comportarà un greu dany mediambiental per al Camp de Tarragona i un perjudici per a la indústria local*
- ▶ *El Gremi d'Àrids de Catalunya estudia presentar denúncies per pràctiques abusives i contra la competència, mentre reclama a la Generalitat que investigui un possible delictes ambiental i l'ús d'explosius fora del traçat de l'autovia*

**1 de juny del 2012.-** El Ministeri de Foment ha autoritzat l'extracció directa sobre el terreny de mig milió de metres cúbics d'àrids (1,5 milions de tones) per construir l'autovia de Tarragona a Montblanc, l'A-27. L'autorització dóna el beneplàcit per al que es coneix com un préstec de materials d'obra pública: una queixalada als terrenys per on passa el traçat de l'autovia que suposarà un gran impacte ambiental, social i econòmic per al Camp de Tarragona.

### **Un “forat” innecessari**

L'autorització, que té com a única finalitat abaratir costos per a les constructores –uns costos que en cap cas revertiran en el preu final de l'obra, el pressupost de la qual ja està tancat–, resulta més flagrant en la mesura en què dues de les principals pedreres de Tarragona, les quals podrien subministrar el material de construcció amb els màxims estàndards de qualitat i de respecte per a l'entorn, estan situades en un radi entre 2 i 6 quilòmetres de la zona en què s'executa l'obra. Es tracta de les pedreres de Canteras La Ponderosa, a Alcover, i de Lafarge, a Valls; dues explotacions que actualment ja disposen del material necessari –tractat i en estoc– per proveir l'obra de l'A-27 sense haver de fer cap més “forat” al paisatge ni danyar el medi natural del Camp de Tarragona.

### **Dany ambiental i materials de baixa qualitat**

Les pedreres legals estan sotmeses a un ferri control per part de les administracions, que inclou des del marcatge CE de tot el material que produeixen a l'obligació de restaurar el terreny i retornar-lo al seu entorn natural un cop acabada l'extracció. Uns condicionants essencials per a

la sostenibilitat del territori que els préstecs de materials no estan subjectes a complir: d'aquí la rebaixa de cost que suposa per a les grans companyies d'obra pública optar per aquesta via, obviant qualsevol condicionant que no sigui el del seu propi benefici i menystenint el perjudici per al territori i la població que hi viu, tant a curt com a llarg termini.

Recórrer a un préstec de materials fora del circuit legal de les pedreres pot derivar també en un risc per a les persones, doncs, en no aplicar els processos de qualitat i traçabilitat als materials que s'utilitzaran per construir l'autovia, es poden generar defectes en l'obra. Un fet que ja ha succeït en altres grans infraestructures de la demarcació que s'han construït a partir de préstecs de materials, com el viaducte del Candi.

### **Presumptes irregularitats**

Les obres de construcció de l'A-27 estan sent investigades per part dels serveis tècnics i jurídics del Gremi d'Àrids de Catalunya, l'entitat que agrupa a les empreses que es dediquen a l'extracció i tractament d'àrids al nostre país. I no només pel greu impacte que suposarà l'extracció incontrolada d'un milió i mig de tones d'àrids, sinó també pel reguitzell d'irregularitats que envolten aquesta obra pública, una de les poques que s'han salvat de les retallades. Entre altres, s'està investigant la utilització d'explosius per fer voladures fora de la traçada de l'obra, una pràctica prohibida en qualsevol altre procés de construcció d'infraestructures, que en aquest cas concret hauria estat autoritzada de forma excepcional i discrecional pel Govern Civil. També està sota el punt de mira un possible delictes ambiental (en cas de demostrar la falta d'un pla de restauració dels terrenys un cop s'acabi l'obra), i fins i tot una possible connivència econòmica amb el Ministeri de Foment i alguns municipis de la zona.

Mentre continuen les investigacions, el Gremi d'Àrids de Catalunya estudia presentar una denúncia en nom de les seves empreses agremiades, tal i com ja han fet alguns ajuntaments afectats pel futur "forat". En paral·lel, ha sol·licitat reunir-se amb el Departament de Territori i Sostenibilitat per demanar empara a la Generalitat en el que es considera una reiterada falta de suport a la indústria local per part del Ministeri de Foment i de les grans constructores.

### **Indústria local en perill**

La pràctica dels préstecs de materials d'obra pública, gairebé inexistent abans de la crisi, s'ha estès els últims anys entre les grans constructores com una forma d'abaratir preus a costa de qualsevol consideració mediambiental, social i, també, econòmica. En un moment de paràlisi de la inversió en infraestructures, en què desenes de pedreres catalanes han hagut de cessar la seva activitat, aquesta pràctica, que incorre clarament en una competència deslleial en esquivar tota regulació, pot suposar el cop de gràcia per al sector extractiu de Tarragona i del conjunt del país. El préstec de materials per a l'A-27 pot suposar la pèrdua de llocs de treball fixos entre la gent dels pobles de la zona, que constitueixen la base dels treballadors de les pedreres, en favor de llocs de treball temporals per fer una actuació il·lícita i de curta durada.

Amb una producció de 6,89 milions de tones durant el 2011, l'activitat del sector extractiu a la demarcació de Tarragona va caure un 23% l'any passat, i ja acumula un descens del 60,6% en el seu volum de producció des de l'inici de la crisi. Unes dades que amenacen la subsistència de les pedreres i graveres tarragonines i el lloc de feina de centenars de treballadors.