

Setembre crític | | Actualitzat el 03/04/2023 a les 21:28

El cost del nou telecabina de Vallter multiplicaria per cinc la inversió anual de la Generalitat al Ripollès

Ferrocarrils de la Generalitat lidera la planificació d'aquesta nova infraestructura que podria transportar fins a dues mil persones per hora dins del parc natural de les Capçaleres del Ter i del Freser | El projecte es presenta en un document on FGC admet que «el model d'explotació actual de Vallter no es considera sostenible ni a nivell econòmic ni a nivell ambiental»



Un dels telecadires de l'estació d'esquí Vallter 2000 aturat per manca de neu el mes de desembre de 2018 | Xavi Bou

Vallter 2000, l'estació d'esquí més oriental del Pirineu català ubicada a la vall de Camprodon, va tancar la temporada hivernal el dimecres 22 de març. Ni la neu artificial llançada per un total de 97 canons a les tretze pistes del domini ha pogut resistir les altes temperatures de les darreres setmanes. De fet, durant aquests mesos només s'ha pogut habilitar la cota alta un breu període i, malgrat que la previsió era mantenir l'estació oberta fins a setmana santa, la manca de precipitacions ha agreujat una tendència dels darrers anys que cronifica la inviabilitat natural i tècnica d'aquesta i altres estacions del Pirineu català. Les màquines de producció de neu no han deixat de proliferar els darrers anys als vessants de les estacions, el que ha suposat un augment dels costos econòmics, energètics i ambientals que esdevenen desorbitats en contextos de sequera i de crisi energètica com l'actual.

Segons el «Tercer informe sobre el canvi climàtic a Catalunya», «la instal·lació de canons de neu

és una pràctica que solament és viable tècnicament davant d'increments de temperatura inferiors als 2 °C; amb increments superiors aquesta tècnica és inviable». Per aquest motiu, l'exhaustiu estudi encarregat per la Generalitat a membres reputades de la comunitat científica publicat l'any 2016 ja apuntava que «una alternativa seria la desestacionalització i la diversificació turística, a fi de convertir les estacions d'esquí en estacions de muntanya». L'informe deixava clar que «tots els sectors turístics haurien de prendre més mesures per a augmentar l'estalvi i millorar l'eficiència energètica. També haurien de promoure un tipus de turisme sostenible i amb més certificacions ambientals», enfront l'escenari d'emergència climàtica.

Sigui com sigui, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) té el seu propi full de ruta i ha presentat el projecte d'un nou telecabinia en un document titulat «Vallter 365: Un futur sostenible i competitiu per als territoris de muntanya», referent al futur de l'estació d'esquí explotada per la societat Vallter, SA, controlada per FGC des del febrer de 2013. Aquesta entitat de dret públic sotmesa a l'ordenament jurídic privat i amb participació majoritària directa de la Generalitat està enquadrada sota el paraigua del Departament de Territori, en mans de Juli Fernández (ERC). La seva divisió FGC Turisme gestiona sis estacions d'esquí i actualment està presidida per Antoni Segarra Barreto, qui va ser nomenat el mes de novembre pel nou Consell Executiu que presideix Pere Aragonès. En el dossier de disset pàgines admeten que «el model d'explotació actual de Vallter no es considera sostenible ni a nivell econòmic ni a nivell ambiental», la qual cosa s'evidencia donant un cop d'ull a les dades de l'estació durant els últims anys.

La plataforma Stop JJOO considera que el projecte evidencia que les administracions «no tenen un full de ruta clar per al Pirineu i les comarques de muntanya i la seva única aposta és posar tots els ous al mateix cistell, el de la dinamització econòmica basada en el model del monocultiu turístic»

Prenent les xifres de 2019, que són les últimes disponibles d'un any natural sense les restriccions imposades a causa de la pandèmia, l'estació ripollesa va consumir 61.378 metres cúbics d'aigua, un total de 1.094.120 quilowatts/hora d'energia elèctrica i 41.291 litres de gasoil. Al seu torn, va vendre 45.037 forfets a la temporada d'hivern i 6.062 a l'estiu, el que juntament amb les visites al parc lúdic li va suposar uns ingressos de gairebé vuit-cents mil euros. No obstant això, l'històric de despeses i inversions públiques en les instal·lacions és molt més difícil d'esclarir, ja que FGC no ofereix les dades amb la mateixa transparència. El compte de pèrdues i guanys de Vallter, SA, que consta als pressupostos de la Generalitat de l'any 2020, revela que malgrat els ingressos positius en el tancament de l'exercici de 2019 la societat va perdre per enèsima vegada un total de 383.144,71 euros, un nou forat econòmic que s'acumula al que any rere any s'eixuga a costa de l'erari públic.

Un telecabinia alpi

La instal·lació que FGC vol construir a Vallter és un telecabinia model Doppelmayr 10-MGD com els dos que hi ha al macrocomplex Ski Arlberg ubicat a Àustria, considerat per moltes aficionades d'aquest esport com el bressol de l'esquí alpi. El recorregut de la infraestructura tindria una longitud horitzontal de 3.387 metres i superaria un desnivell de 620 metres, transitables mitjançant 64 cabines de deu places cadascuna enganxades a un cablejat connectat per dinou pilones gegants de nova construcció. Si finalment es duu a terme l'obra, es trigarà nou minuts a accedir des

de l'inici del trajecte a la cota 1.540 metres, fins a l'actual base de l'estació situada a 2.160 metres d'altitud sobre el nivell del mar. Tot això amb un model de telecabina que té la capacitat de transportar més de dues mil persones cada hora, el que extrapolat a les vuit hores que es mantenen obertes les estacions d'esquí en el seu pic hivernal, suposaria un potencial d'absorció de 16.000 persones diàries en un ecosistema de muntanya fràgil.



Mapa del projecte inclòs en el dossier de FGC Foto: Directa

El dossier de l'empresa pública detalla que el telecabina cobriria el trajecte entre la cota 1.540 -a la zona de La Molina i tres quilòmetres al nord de Setcases- i el sostre de l'estació situat a 2.535 metres. Hi hauria dues parades intermèdies, una a la cota 2.000 pels esquiadors que baixessin per pista i pels clients de dos establiments existents, i un altre on hi ha base actual del complex. Des d'aquest punt a 2.160 metres s'implementaria un sistema combi de telecadira inexistent al sud d'Europa anomenat telemix, capaç d'incorporar cadires alternades amb cabines per completar el recorregut fins a dalt de tot de l'estació. Segons FGC, «l'atractiu del viatge panoràmic seria un reclam per a tot l'any» i permetria atraure tota mena de visitants, no només afeccionats als esports de muntanya, al nou mirador que ja s'està construint a l'anomenada zona de Les Marmotes, sota l'emblemàtic pic de Bastiments.

La despesa prevista per dur a terme aquesta obra faraònica està per sobre dels quaranta milions d'euros, tot i que encara no està clar d'on sortirien aquests diners i com es repartirien les partides. De fet, la xifra la va donar el nou director dels Serveis Territorials del Departament de Territori a Girona, Sergi Albrich, en una entrevista al setmanari *El Ripollès*. Així doncs, el cost del telecabina multiplicaria per cinc els 8,25 milions d'euros públics que segons les dades del Departament d'Economia i Hisenda de la Generalitat de Catalunya es van invertir l'any 2022 al conjunt de la comarca del Ripollès. Potser per això, l'Ajuntament de Setcases, el municipi on es troba Vallter 2000, va confiar més en els fons europeus i va demanar finançament al programa de Plans de Sostenibilitat Turística en Destí 2022, capitalitzat íntegrament pels fons Next Generation de la Unió

Europea. Per la seva banda, FGC ja comptaria amb quinze milions d'euros públics per sufragar una part de l'operació que voldrien tenir executada l'any 2026, segons ha explicat Enric Serra, director de l'estació.

Oriol Ajenjo, membre de la plataforma Stop JJOO al Ripollès, confirma que el finançament comunitari no ha estat concedit pels següents motius: «no hi ha projecte definitiu ni memòria detallada, a més que gairebé la meitat dels fons per Catalunya haguessin anat cap aquí, perquè han repartit vuitanta milions d'euros». La plataforma s'oposa a la construcció del telecabina entre Setcases i Vallter, perquè considera que «aquest macroprojecte només és una nova rentada de cara per no assumir la inviabilitat econòmica i ambiental del sector de la neu, transformant les estacions d'esquí en les anomenades estacions de muntanya». En la seva opinió, el projecte evidencia que el govern i les administracions locals «no tenen un full de ruta clar per al Pirineu i les comarques de muntanya i la seva única aposta és posar tots els ous al mateix cistell, el de la dinamització econòmica basada en el model del monocultiu turístic».



Final de la pista d'esquí que arriba fins a la cota més baixa de l'estació de Vallter 2000, ubicada a 2.000 metres sobre el nivell del mar Foto: Xavi Bou

Per la seva banda, FGC assegura que retirarà els antics remuntadors -que han quedat pràcticament obsolets- i les estructures actuals de l'estació «comportant una millora paisatgística i ambiental». També prometen la supressió de l'aparcament actual a la cota 2.000, el primer que troben les visitants abans d'arribar a la base de l'estació, fins on ara es pot accedir amb un telecadira antic que seria desmuntat. Tanmateix, aquest moviment suposaria la creació d'un «edifici de serveis» i d'un pàrquing nou amb més de 1.400 places a la cota 1.500, a la zona anomenada Camps de Carlat, punt des d'on partiria el telecabina i a partir del qual el trànsit per l'actual carretera quedaria restringit a vehicles de serveis, d'empresa, de propietaris de terrenys i ciclistes. Aquesta nova infraestructura estaria exposada a un risc d'inundabilitat elevat i s'hauria de gestionar el pas de les rieres mitjançant drenatges i canalitzacions, tal com reconeix el mateix

dossier de l'empresa pública.

L'hipotètic desmuntatge de dos telecadires i tres teleesquís no suposaria la pèrdua de capacitat de l'estació per transportar gent perquè el nou telecabina permetria augmentar en almenys dues-centes persones per hora el volum de visitants

El projecte inclou una hipotètica «regeneració d'espais» en els aparcaments actuals a la cota 2.000 i en els emplaçaments per on transcorren actualment els dos telecadires de l'estació i els dos teleesquís de Barquins (el trajecte dels quals quedaria cobert pel nou telecabina); i el teleesquí de Xemeneies, que seria l'únic que faria perdre l'accés mecanitzat a una part del domini esquiable. Aquestes cinc infraestructures serien desmuntades, però l'estació no perdria capacitat de transportar gent ni tendiria cap al decreixement, sinó que la construcció del telecabina permetria augmentar en almenys dues-centes persones per hora el volum de visitants. De la mateixa forma, la zona de debutants interconnectada per dos teleesquís i tres cintes transportadores restaria intacta respecte a com és avui dia.

Una macroinfraestructura que travessa el parc natural

Malgrat que des de FGC asseguruen que «el telecabina representa un accés a Vallter que no interfereix en els terrenys del parc natural», les expertes ambientals sense vinculació amb l'empresa consultades per aquest mitjà ho desmenteixen rotundament. El parc natural de les Capçaleres del Ter i del Freser es va declarar l'any 2015, és a dir, quaranta anys després de la inauguració de Vallter 2000. Aquesta casuística, que es repeteix a la veïna Vall de Núria, provoca l'anomalia que dins dels límits de l'àrea de 14.500 hectàrees protegides existeixin dues illes que queden excloses a causa de l'existència d'ambdues estacions d'esquí ripolleses. Sergi del Pozo, educador ambiental a l'Associació Alt Ter i guia del parc natural, no veu amb bons ulls la construcció del telecabina i assegura que la zona té «una riquesa brutal en termes de biodiversitat en molt poca àrea, a causa d'un gradient altitudinal de gairebé dos mil metres que acull un fotimer d'hàbitats diversos».

En primer terme, desmenteix la màxima de FGC de què el telecabina i la limitació del trànsit rodat suposaran una millor protecció de zones del parc natural per on transcorre l'actual traçat de la carretera: «El telecabina, amb les seves torres i els suposats accessos de manteniment que hi haurà, sí que van al mig del parc natural i sobretot en el seu espai aeri, que també està protegit». Alerta que es tracta d'una zona de nidificació d'aus com el trencalòs, l'àguila daurada, el mussol pirinenc, el picot negre o el gall fer, aquesta última en perill crític d'extinció al Pirineu. També d'altres animals com el turó, l'almesquera, les papallones apol·lo i formiguera petita o flora endèmica amb un alt grau de protecció com l'esperó pirinenc, totes elles espècies que es veurien amenaçades per aquest nou projecte.

Sergi del Pozo, educador ambiental i guia del parc natural, afirma que «el telecabina, amb les seves torres i els suposats accessos de manteniment, sí que

van al mig del parc natural i sobretot en el seu espai aeri, que també està protegit»

Preguntat per la «millora paisatgística i ambiental», Del Pozo creu que «estan venent la destrucció del medi natural amb l'anunci positiu de la possible restauració, el que no té cap mena de sentit». Amb això fa referència a la idea que ha exposat FGC de replantar als pàrquings de la cota 2.000 el que extreguin durant la construcció del nou pàrquing a la cota 1.500, «no tenen res a veure els hàbitats del pla de la Molina amb els de sota l'estació de Vallter, és com si intentéssim plantar llimoners a dalt del Taga», rebla. I apunta que els moviments de terres que s'haurien de fer provocarien l'aparició d'espècies invasores i foranies com el seneci del cap o la budleia, que tenen un comportament oportunista i prosperen abans que les espècies autòctones. «Amb l'erosió i l'impacte dels vehicles no es podrà naturalitzar res, les condicions climàtiques d'alta muntanya afecten les espècies i només les més adaptades hi poden créixer tot i que a un ritme molt més lent», conclou Del Pozo en la mateixa línia que el mateix dossier de FGC: «Intervenir en el paisatge subalpí i alpí suposa una major dificultat de revegetació».

El nou aparcament i edifici de serveis, tot i quedar fora del límit del parc natural, està plantejat a un indret amb graus de protecció fins i tot superiors a l'establert a les normatives dels parcs naturals: la ribera del Ter, protegida per la Xarxa Natura 2000, la zona de prats de dall, de protecció europea per la Directiva Hàbitats, i els boscos de pi negre com a Hàbitat d'Interès Comunitari. Per tot això, Sergi del Pozo afirma que «si els preocupa la renaturalització, la millor manera d'afavorir aquest procés és no destruir res». Oriol Ajenjo, de Stop JJOO, valora que tot plegat es tracta d'un «nou exemple d'estratègia de *greenwashing* que titlla el projecte de sostenible tot i resultar-ne afectat el mateix parc natural». Des de la plataforma reclamen que es faci públic tot el projecte i el pressupost «perquè sigui la gent de la comarca qui pugui decidir el futur de l'estació de Vallter i alhora s'obri el debat de quin ha de ser el model socioeconòmic del Ripollès».

Article publicat originàriament a la Directa.