

INFRAESTRUCTURES | DEBAT ENTRE EL PROGRÉS I LA PRESERVACIÓ DE LA NATURA

El túnel de Bracons s'obre pas

Reclamada pels empresaris d'Osona i la Garrotxa, la infraestructura divideix el cor de la població

■ La millora de les comunicacions i de les oportunitats econòmiques de la Garrotxa, d'una banda, i la preservació de la natura, de l'altra, divideixen el cor del ciutadà respecte a l'obertura de l'eix Vic-Olot i del túnel de Bracons, les obres del qual ja s'han adjudicat.

FRANCESC MUÑOZ
Barcelona

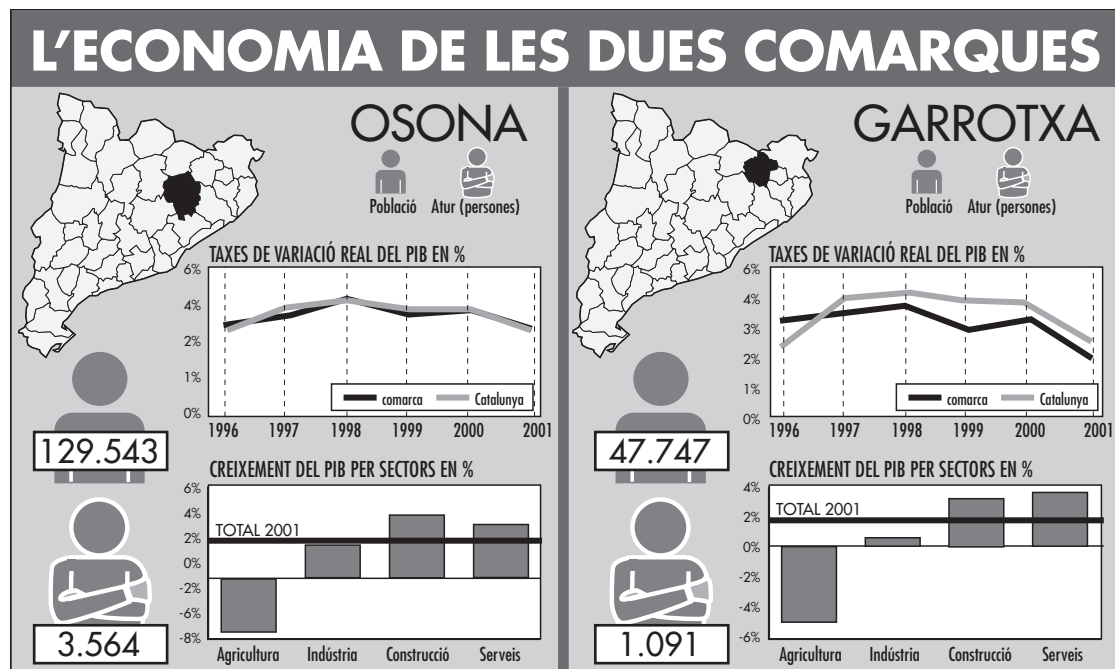
Com a pròleg a l'encàrrec d'obres, el Departament de Política Territorial va fer públic fa uns quants dies un sondeig que posava en relleu que un 68% de la població de la Garrotxa dona suport a la construcció del túnel de Bracons, alhora que també majoritàriament pensa que constitueix un «atemptat ecològic» contra una comarca que ha sabut preservar l'entorn i que basa en aquest fet una part del seu futur econòmic.

Els resultats de l'enquesta revelen, per tant, les esperances i les pors del ciutadà de la comarca, colpit per un debat de fa anys, que des d'algunes instàncies s'ha plantejat com una disjuntiva entre el progrés i la natura. La qüestió té tanta transcendència que, fins i tot l'equip de govern de l'Ajuntament d'Olot (del PSC) ha votat dividit en alguna iniciativa sobre el túnel de Bracons.

«Una carretera sempre és una cicatriu en el medi ambient, però el que més preocupa la gent no és tant la via com el que ens pot venir a continuació», explica Albert Bramon, primer tinent d'alcalde i regidor de Governació d'Olot. Bramon es refereix a un hipotètic creixement descontrolat de la indústria que posi contra les cordes les activitats tradicionals. Aquesta constitueix una de les principals advertències del discurs de col·lectius d'oposició. Per això s'ha endegat l'anomenat Pla de coordinació comarcal que haurà de posar els límits a aquestes amenaces.

Infraestructures bàsiques

Per a l'empresariat, l'eix entre Vic i Olot i la millora de l'eix pirinenc fins a Figueres —que actualment està executant el Ministeri de Foment— són artèries bàsiques per a la comarca. Pimec Sefes ha fet un estudi sobre les infraestructures a la demarcació de Girona en què assenyala la saturació de l'actual xarxa de carreteres, que comença a «limitar seriosament la competitivitat del teixit productiu i la



DANIEL BLASCO

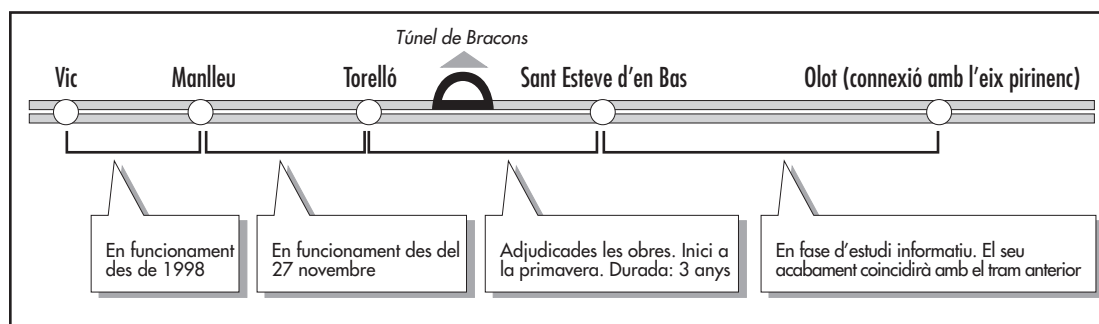
Tercer lloc després de Vielha i el Cadí

La pròxima primavera començaran les obres del tram que travessarà la collada de Bracons. El 3 de desembre es van adjudicar les obres, pressupostades en 155.875.000 euros, a la unió temporal d'empreses (UTE) formada per Fomento de Construcciones y Con-

El túnel de Bracons són en realitat cinc túnels, un dels quals és de llarg recorregut (més de quatre quilòmetres). Un cop foradat, ocuparà el tercer lloc per llargària després dels de Vielha i el Cadí. Però Follia destaca que serà el primer per sistemes de seguretat.

versal, i que és actiu les 24 hores del dia. També tindrà senyalització automatitzada, galeries d'evacuacions i apartadors per a estacionament de vehicles.

Torelló-Sant Esteve d'en Bas és el tercer tram de l'eix Vic-Olot. El tram Vic-Manlleu va ser construït el 1998



tratas i l'Agrupación Guinovart, Obras y Servicios Hispania.

La construcció d'aquest tram de 19,6 quilòmetres es desenvoluparà durant tres anys i actualment s'estan duent a terme les darreres expropiacions de terrenys a particulars, segons explica Jordi Follia.

Incorpora les últimes novetats en tècniques de ventilació i de vigilància. Una xarxa de càmeres de televisió observarà permanentment la circulació per aquesta via i qualsevol incidència serà detectada des del centre de control de Vic, des d'on es fa la vigilància dels túnels de l'eix trans-

versal, i que és actiu les 24 hores del dia. També tindrà senyalització automatitzada, galeries d'evacuacions i apartadors per a estacionament de vehicles.

La variant oest de la ciutat d'Olot i la connexió amb l'eix pirinenc es troben actualment en fase d'estudi informatiu.

capacitat d'aquest territori d'oferir un nivell de servei adequat». En aquest sentit, el vicepresident de la Cambra de Comerç de Girona i empresari olotí Domènec Espadaler assegura que el que els hi va és la pervivència de la indústria a la comarca: «Sense la millora de les comunicacions, la nostra indústria anirà desapa-

reixent. Fins ara, la permanència d'empreses a la Garrotxa respon sobretot a un compromís sentimental dels empresaris, perquè són nombroses les raons que ens farien buscar altres zones», diu.

Espadaler també pensa que la carretera beneficiarà el comerç i el turisme d'Olot, que «es convertirà en una ciutat de pas».

De fet, l'eix Vic-Olot obrirà una via directa entre aquestes dues ciutats i, per extensió, entre dues comarques que, malgrat ser veïnes, han estat tradicionalment mal comunicades (hi ha dos itineraris: un a través de la C-17 i la C-26, i un altre per la C-153). La futura via rebaixarà gairebé a la meitat el trajecte per carretera.

«Negocis, activitats o serveis que no tenen sentit per a 47.747 persones (població de la Garrotxa) sí que en tindrien per a 177.290 (la suma del cens de la Garrotxa i d'Osona: 129.543 persones)», afirma Bramon.

En aquesta línia, Joan Pallarès, membre de la Comissió d'Infraestructures de la Delegació de la Cambra de Barcelona a Vic, destaca la complementarietat de les economies de les dues comarques, sobretot pel que fa a la indústria càrnia, el comerç o el turisme. També subratlla que «la carretera contribuirà a fixar la població en el territori i a atreure noves indústries».

Molt més que trànsit comarcal

Però el traçat d'aquesta carretera s'insereix en un eix viari de més proporcions, gràcies al qual Olot s'acosta a Barcelona, a Vic i a França. Però els ciutadans de la regió temen que també sigui un corredor apetitós per als camioners que van del centre de la Península a França i a la inversió. Així, el col·lectiu Salvem les Valls, d'oposició al túnel, fonamenta la seva posició, a part de les raons mediambientals, en el fet que, segons pensen, l'eix Vic-

La Generalitat descarta que la via es converteixi en un nou corredor de camions

Olot significa una duplicació de l'eix transversal. Per a Jaume Cabañas, membre de l'associació: «És immoral que, en comptes de millorar les vies existents, s'opti per fer-ne una altra».

La Generalitat preveu que un terç del trànsit serà entre les dues comarques; un segon terç de connexió, entre la Garrotxa i l'àrea de Barcelona; i l'últim terç, de més llarg recorregut. No obstant això, el director general de Carreteres, Jordi Follia, pensa que «no serà atractiu per als camions» pels desnivells i perquè ha de passar temps perquè Foment acabi el desdoblament de l'eix pirinenc en curs.

Els empresaris, alguns dels quals durant els anys vuitanta desconfiaven de la connexió amb l'exterior pel que podria comportar d'elevació dels salaris (segons recorda Bramon), ara estan massivament a favor de l'eix.

Davant l'adjudicació de les obres, el col·lectiu Salvem les Valls demanarà una suspensió cautelar fins que no hi hagi sentència en el contenciós administratiu presentat contra el túnel. ♦