

Eix viari Vic-Olot per Bracons

Margarida Castañer i Josep Vila

Les infraestructures viàries corresponen a una de les tipologies d'obres que més impacte generen sobre el territori i la societat. Evidentment, aquest impacte tant pot ser positiu com negatiu, directe com indirecte, i alhora té un marcat caràcter acumulatiu i sinèrgic. Aquesta natura acumulativa i sinèrgica inherent a aquesta mena d'intervencions territorials s'explica pel seu paper de condicionadores primordials en relació amb la implantació i el desenvolupament de moltes altres activitats, com ara les urbanístiques o comercials, i, com a conseqüència, supediten els models territorials i ambientals en tota la seva àrea d'influència. Per aquests motius els projectes de grans obres d'infraestructura viària solen generar conflictes territorials amb repercussions socials i polítiques remarcables.

En aquest context se situa la llarga història del polèmic EIX VIARI VIC-OTLOT [4] que passa per Bracons, que ha esdevingut un dels problemes territorials més controvertits que s'ha viscut a les comarques gironines. La polèmica que ha suscitat ha omplert moltes pàgines de la premsa dels darrers mesos i ha ocupat una bona quantitat de minuts dels serveis informatius de les ràdios i les televisions.

Un cop analitzades les controvèrsies que n'ha generat la història particular més recent i després de recordar les dates de l'inici de la polèmica, que podríem situar cap a l'any 1990, hi ha unes quantes conclusions que s'imposen:

En primer lloc, cal reconèixer que l'opinió està profundament dividida sobre la bondat i la necessitat d'aquesta obra, malgrat l'enorme desplegament publicitari al seu favor i malgrat les múltiples declaracions públiques en contra. L'anàlisi detallada dels fets reflecteix un conflicte dinàmic en el qual hi ha hagut agents que s'han manifestat obertament contraris al projecte, altres que s'hi han declarat a favor i en tercer lloc un conjunt d'agents que han tingut una posició poc definida o directament ambivalent. Entre el conjunt d'agents hem de destacar l'empenta del grup de pressió en contra –Salvem les Valls– que ha sabut guanyar-se el reconeixement de tots el sectors de la població i que ha dut a terme les seves actuacions d'una manera contundent però alhora respectuosa i imaginativa. Actes que sovint han comptat amb un important suport públic fins al punt d'esdevenir manifestacions multitudinàries.

En segon lloc, i al revés del que hauria estat lògic i raonable, no ha estat fins els últims temps que l'Administració ha vist la necessitat i l'oportunitat de definir quin model de comarques es vol i que s'ha començat a treballar en aquesta línia. Tampoc no s'ha explicat quina funció ha de tenir aquesta via per a Catalunya, sobretot tenint presents les característiques de les carreteres amb les qual connectarà. Per tant, la darrera opció que s'ha pres no ha estat qüestionar la necessitat o no de l'eix, sinó simplement replantejar el projecte i canviar-hi elements del traçat per tal d'adaptar-lo millor al territori

amb la voluntat de minimitzar-ne els impactes provocats per la construcció i alhora d'evitar alguns dels que se'n poden derivar. En definitiva, es passa de la idea d'un eix de grans dimensions amb la funció de connectar Catalunya sencera i la resta de l'Estat amb França, a la d'un eix que enllaça dues comarques. Aquesta és una opció que s'adopta davant de les múltiples pressions rebudes i pensant que és un punt de consens. El que ja no queda clar és si finalment, per inèrcia o per necessitat, aquest eix viari acabarà configurant-se en una via de pas que superarà amb escreix les necessitats de comunicació entre les comarques de la Garrotxa i Osona. És a dir, si en un futur, més o menys llunyà, esdevindrà o no una via internacional de transport que acabarà recuperant el debat que hem viscut aquesta darrera dècada.

La tercera conclusió és que, de manera incomprensible fins al moment en un projecte d'obra pública d'aquesta magnitud i controvèrsia, no s'hi ha dut a terme cap avaluació seriosa d'alternatives, ni tan sols un estudi d'impacte (socioeconòmic i ambiental) de tot l'eix viari digne d'aquest nom. Així, doncs, la pregunta sobre quina de les diverses opcions que raonablement es poden plantejar per a millorar les comunicacions de la Garrotxa i Osona amb majors beneficis socials i menor impacte ambiental, continua sense resposta.

L'última conclusió és que les administracions públiques afectades han procedit fins al moment d'una manera ben poc transparent, tant pel que fa als diferents departaments de la Generalitat com, tanmateix, a alguns ajuntaments, i això ha contribuït a enverinar el debat.

Finalment no voldríem cloure la nostra aportació sense esmentar que tenim la impressió que al començament del segle XXI, l'eix Vic-Olot és una obra anacrònica, ja que en definitiva no respon a cap visió de connectivitat sostenible. Potser hauria tingut sentit trenta anys enrere o abans de la construcció de l'Eix Transversal, però ara ja ha perdut la seva raó de ser. La millora de la xarxa actual, per una banda, fins a l'eix mediterrani i, per l'altra, fins a la vall del Ter, i la recuperació de l'enllaç per ferrocarril entre Girona i Olot serien alternatives amb uns beneficis socials i ambientals segurament superiors.

L'evolució futura ens permetrà valorar la incidència final d'aquest controvertit eix viari. Moltes són les preguntes plantejades a l'entorn d'aquesta infraestructura. A tall d'exemple tindríem:

- S'acabarà convertint en una via de comunicació internacional emprada molt especialment pel transport pesant de llarg recorregut?
- Quin serà l'impacte socioeconòmic de la infraestructura a les comarques d'Osona i la Garrotxa? Augmentarà el dinamisme econòmic d'Osona i convertirà la Garrotxa en una comarca de pas?
- Quins seran els impactes ambientals i paisatgístics, directes o indirectes, tant a curt com a mitjà i llarg termini? I els de caràcter acumulatiu i sinèrgic?.

Juny de 2004