

El Pla de Carreteres de Catalunya fa la mateixa anàlisi i proposa una xarxa de carreteres més homogènia, on l'Eix Transversal, que inclou la bifurcació en el tram Vic-Olot, seria l'obra més emblemàtica de la Catalunya interior. La seva finalitat seria la de facilitar la connexió entre les diferents ciutats de l'interior, per potenciar l'activitat comercial i fomentar l'intercanvi d'activitat i serveis entre aquests nuclis, sobre els quals es basaria un procés de reequilibri territorial, un dels objectius bàsics del propi Pla de Carreteres.

El mateix Pla de Carreteres fa, a més, una avaluació de la incidència sobre l'activitat econòmica i el trànsit que generaria en el desenvolupament final del Pla, i atorga els valors més alts, als enllaços de les ciutats més properes que, en el cas del Túnel de Bracons, seria de l'ordre de 10.000 vehicles/dia, un índex molt superior al de l'eix transversal al seu pas per les Guilleries, i el doble de la quantificada en el propi pla pel del Túnel del Cadí. Uns índexs i uns valors que permetrien fins i tot la seva execució i rendibilitat com a túnel de peatge.

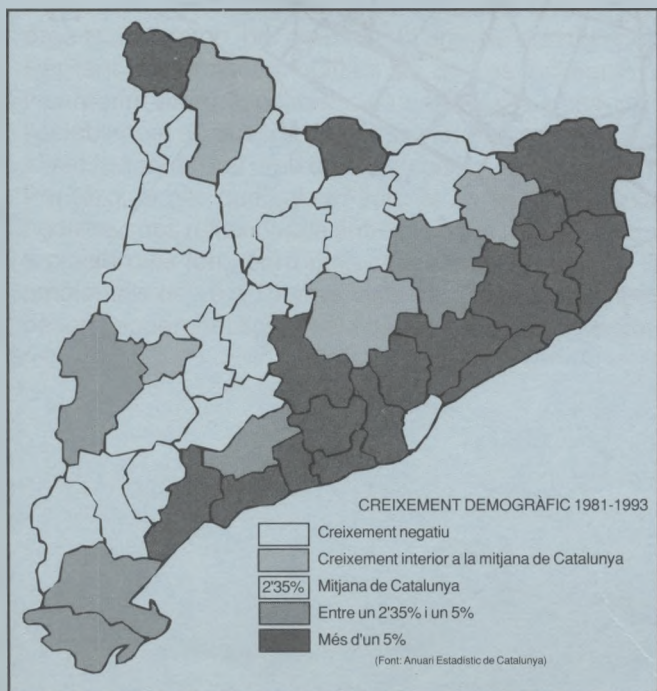
Al meu criteri, no es necessiten grans eixos de comunicacions que passin de llarg, ni carreteres per «obrir territori» o enllaçar «l'est i l'oest» de Catalunya, ..., sinó una inversió pública al servei de l'activitat econòmica i la població allà on habita, és a dir, al servei de les ciutats existents. Pel que fa al cas d'Olot, la llunyania de l'Eix Transversal, li impedeix entrar dins la seva àrea de repercussió. S'ha de tenir en compte que Girona i Vic queden molt més lluny des d'Olot, passant per l'eix Transversal, que per les carreteres antigues existents, encara que sigui la de Can Tonigrós.

Per a la Garrotxa l'enllaç amb Vic, Barcelona i la Catalunya interior, significaria poder estabilitzar i mantenir una activitat industrial diversificada, similar a l'actual, i accedir a un nivell d'equipaments i serveis, entre ells l'universitari, mínimament equiparables als que s'ofereixen en forma creixent en les zones més poblades de Catalunya. La Facultat de Belles Arts o la de Medi-Ambient de la Universitat de Girona, haurien d'estar emplaçades a Olot, que en té la tradició, la infraestructura, l'alumnat, ..., però que per culpa de la pèssima accessibilitat de la ciutat n'allunya la seva disponibilitat. Nombroses ciutats mitjanes de Catalunya disposen d'estudis universitaris, entre elles Vic, en la qual cursen estudis universitaris 3.000 estudiants. En un futur ben proper, una majoria de la població jove de Catalunya cursarà estudis universitaris a un o altre nivell.

Des d'un punt de vista de política territorial i medioambiental, frenar el procés de desequilibri territorial és bo, no tan sols per la Garrotxa i la Catalunya interior, si no per a tot el país.

Una política territorial més propera a allò que seria un creixement sostingut, amb millor qualitat de vida i més respecte medioambiental, tendria a recolzar el reequilibri en la distribució de l'activitat econòmica i la població dins el país.

La concentració de la població i de la inversió en infraestructures ha comportat i comportarà actuacions d'impacte ambiental de magnituds altament superiors al de les carreteres de l'interior. L'autopista del Garraf, el desviament del Llobregat, l'autopista del Maresme, en són un exemple, ... En aquest cas, una política territorial en la línia abans esmentada, hauria de tendir a prioritzar la inversió en ferrocarrils de curt recorregut (el metro regional) i



en transport públic, eficaç en les àrees amb major densitat de població, on és possible la seva rendibilitat social i econòmica, i que no és factible en *umbrals* de població més baixos com els que es donen a la Catalunya interior. Finalment, em sorprenen les afirmacions que es fan sobre la millora de les comunicacions de la Garrotxa. La variant de Castellfollit, que des de fa anys ha de fer el MOPTMA, continua submergida en un mar de papers, papers, ... i més papers.

De les inversions fetes en els darrers anys, la millora de l'accessibilitat ha vingut donada pel desdoblament de la carretera de Banyoles a Girona i la variant de Banyoles. En aquest darrer cas, l'obra civil dels ponts i

