

Infraestructures i serveis

INFRAESTRUCTURES

L'N-II i l'AP-7, la nit i el dia

Els problemes de desdoblament de l'N-II contrasten amb la rapidesa amb què s'estan fent les obres a l'autopista

L'Estat ha fet 8 quilòmetres en sis anys, i Acesa n'ha executat 18 en dos

28/07/10 02:00 - GIRONA - **ORIOI MAS**

La comparativa entre les obres de l'N-II i l'AP-7 no admet discussions. El desdoblament de l'N-II i el tercer carril de l'autopista han estat reivindicacions històriques de les comarques gironines, i els punts de partida s'han de situar el març del 2004 en el cas de l'N-II, i el febrer del 2006 en el de l'AP-7. Fins avui el balanç és definitiu: la via estatal s'ha desdoblada en poc més de vuit quilòmetres, entre Fornells de la Selva i Caldes de Malavella, i hi ha tres trams amb les obres aturades –de Caldes a Sils, de Sils a Maçanet i de Medinyà a Orriols–. Més enllà d'això, papers, projectes i promeses. Pel que fa a la via d'Acesa, el primer tram de 18 quilòmetres entre Maçanet i Fornells ja està acabat, es treballa en la resta fins a la Jonquera, i només falten els nous enllaços en la circumval·lació de Girona.

Aquesta realitat demostra, si més no, la seriositat amb què s'ha agafat l'ampliació cadascun dels titulars de la via. També és cert que del tercer carril s'espera un augment del nombre d'usuaris, i per tant del ritme a què s'executin les obres en depèn una amortització més ràpida. Acesa té pressa per acabar, mentre que Foment ja ha demostrat que no té cap problema a ajornar les partides pressupostàries d'un any per l'altre. De pressa, cap ni una, que la caixa no està en el seu millor moment.

Traçat més complex

Una de les claus per entendre per què l'N-II avança molt més lentament és també la complexitat dels projectes, que no tenen res a veure amb els de l'autopista. A l'AP-7, l'ampliació s'ha executat sobre el tronc de la via, aprofitant els terrenys que ja eren propietat d'Acesa. Per tant, s'han requerit estudis més senzills, que ha redactat Acesa i que Foment ha hagut d'aprovar. Però ni amb això l'Estat s'ha estalviat les crítiques, perquè Acesa s'ha queixat que sobretot en la circumval·lació de Girona es va anar més lent del que s'esperava.

A l'N-II, en canvi, el desdoblament requereix una ocupació de terreny més important, dissenyar noves variants –Figueres i Bàscara, per exemple– i una *cirurgia* més fina per la major proximitat a polígons, nuclis i cases. Les peticions dels ajuntaments pel que fa al traçat, els enllaços o les mesures d'impacte ambiental són molt més severes en l'N-II que en l'autopista per la seva funció de via de desplaçaments més curts i de caràcter més local. Això ha obligat a retocar i negociar projectes i assumir sobre costos, com és el cas per exemple del tram de Maçanet a Sils, o del de Tordera a Maçanet.

Conveni fins al 2021

Malgrat tot plegat, els incompliments de calendari de Foment es compten per anys, mentre que Acesa ha estrenat el seu primer tram amb sis mesos de retard. I si tot va bé, compta tenir-ho tot fet a principi del 2012. Evidentment, els retards a l'N-II afavoreixen Acesa, que engoleix tot el trànsit de llarg recorregut i de via ràpida que no té alternativa. La paradoxa, però, és que això també afavoreix Foment. El conveni que Acesa va firmar amb l'Estat pel tercer carril no implicava ni l'augment de peatges ni l'allargament del conveni, que acaba el 2021, després del qual la via ha de passar a mans de l'Estat. Se suposa que l'augment de trànsit serà suficient per amortitzar-ne la construcció –350 milions d'euros a la demarcació–, i en el cas que no fos així, l'Estat haurà de pagar a Acesa el que quedi per cobrir. El descens de trànsit que ha comportat la crisi dificulta l'objectiu d'autofinançar les obres, i l'N-II desdoblada ho complicaria encara més. Al ritme actual, i fent futurologia, gairebé les obres s'encavalcarien amb la finalització del conveni, deixant un corredor de deu carrils a mans de l'Estat, una possible indemnització a la concessionària i, probablement, uns peatges encoberts per anar pagant l'A-2. Es pot descartar, doncs, allargar el conveni i/o mantenir els peatges?

LA XIFRA

71

anys

és el que es tardaria a desdoblada tota l'N-II fins a la Jonquera si se seguís el ritme de construcció actual

LA DATA

20.12.07

va ser el dia

que l'aleshores ministra Magdalena Álvarez va inaugurar el



Les obres de l'N-II aturades a Caldes. Foto: MANEL LLADÓ.

Notícies de ...

[Fornells de la Selva](#) [Caldes de Malavella](#) [La Jonquera](#) [Bàscara](#) [Tordera](#) [Girona](#) [Sils](#)

tram entre Fornells i Caldes

Deformacions psicològiques i viatges llampec

Políticament, el desdoblament de l'N-II també ha viscut tot un seguit de despropòsits, molts dels quals entren en la categoria dels compromisos incomplets i les promeses electoralistes. L'anecdota després de tants anys de parlar-ne és extens, i va tenir un dels episodis més intensos amb la col·locació de la primera pedra al tram entre Fornells i l'aeroport. El secretari d'estat d'Infraestructures del govern del PP, Benigno Blanco, va ser present en aquest acte el 4 de març del 2004, a les portes d'unes eleccions estatals. El PSC havia denunciat l'acte perquè va considerar que tenia un caire electoral, i la junta electoral provincial va atendre la petició i va prohibir-lo. En canvi, la Junta Electoral Central va revocar després aquesta decisió, i la primera pedra es va acabar col·locant enmig del boicot de tots els representants polítics i institucionals gironins, a excepció del president de la Cambra de Comerç, Antoni Hostench; l'alcalde de Riudellots, Montserrat Roura, i els càrrecs del PP. Blanco va atribuir les absències a una "deformació psicològica" perquè era senyal que no s'alegraven per les obres. Aquell dia encara no havien començat les expropiacions ni s'havia adjudicat l'obra.

L'altre gran cas va ser el de la inauguració dels dos trams entre Fornells i Caldes, el 19 de desembre del 2007. La ministra de Foment, Magdalena Álvarez, arribava a Riudellots només un dia després de ser reprovada al Senat per la seva actuació durant el caos ferroviari a Barcelona, i en el tall de la cinta no la va acompanyar cap conseller. A més, s'hi van afegir les crítiques pel retard de l'obra. Al final, la visita va ser un viatge llampec: no va durar ni una hora.

Darrera actualització (Dimecres, 28 de juliol del 2010 02:00)

Publicat a

[El Punt Comarques Gironines](#) 28-07-2010 Pàgina 4