

OPINIÓ 16 novembre 2009 2.00 h

OPINIÓ

# Autovia de la Bisbal, el nord continua viu

- L'opció de fer la variant de la Bisbal pel nord continua vigent fins que no es demostrï el contrari, i alguns dels ajuntaments volen arribar al contenciós

PERE FREIXAS I CAMPS

La setmana passada va acabar el termini de les institucions per presentar al·legacions al darrer estudi informatiu del tram d'autovia Forallac-La Pera de l'anella de les Gavarres, conegut com a variant de la Bisbal. Un tràmit que, com a mínim, hauríem de qualificar de singular, alhora que el procés de participació ciutadana anunciat ha quedat en un no res, particularment per la poca transparència del Departament de Política Territorial. No ha estat possible consultar l'informe de les al·legacions als traçats nord i sud de l'estudi anterior, en què s'hauria d'haver justificat la necessitat del nou estudi, un capítol més de la trama que s'inicia d'una manera anòmala i acaba sense el consens del territori i les institucions.

**Com es poden invocar raons de protecció agrícola o paisatgístiques a favor del nord i en contra del sud?**

Per tancar l'expedient obert en el procés anterior, calia establir quina de les alternatives al nord o al sud de la Bisbal era la més idònia d'acord amb el mateix estudi del departament i en funció de les al·legacions presentades durant el període d'exposició pública que, recordem-ho, van ser més de 6.000. Tot indicava que el traçat nord era el més favorable per raons funcionals, econòmiques i ambientals com, d'altra banda, remarcava molt contundentment l'informe del Departament de Medi Ambient. Però, en una fugida endavant i en la línia d'una preferència repetidament anunciada, el passat 30 de juliol el Departament de Política Territorial va presentar un nou estudi informatiu amb només dos traçats pel sud, deixant inconclús el procés del 2008 i sense aportar cap raó de pes per haver descartat l'alternativa nord.

Ha estat ben estrany que hagi desaparegut el traçat nord del nou estudi informatiu, tot i que l'ordre d'encàrrec d'aquest estudi conté els tres traçats inicials. Primera anomalia. Tanmateix l'estudi incompleix el pla director de l'Empordà, el qual assenyala que els projectes viaris a la Bisbal hauran de contemplar tant el nord com el sud d'aquesta població, tal com ho acredita un decret publicat pel mateix departament amb posterioritat al 30 de juliol. Segona anomalia. En síntesi, quan encara no s'ha tancat el procés que es va iniciar el 2008, se n'ha obert un de nou sobre una base feble i discutible, la qual cosa ha permès que alguns dels ajuntaments afectats interposin recurs d'alçada i estiguin disposats a arribar al contenciós. Podem entendre, doncs, que l'opció nord continua vigent fins que no es demostrï el contrari.

D'altra banda, es posa en evidència un cop més la inconsistència dels arguments de la conselleria per fer el traçat de l'autovia pel sud, que en essència se sustenten en l'opinió de l'Ajuntament de la Bisbal; no s'esmenten les raons importants per a una decisió de la dimensió d'una gran infraestructura

viària de país, la funcionalitat per al transport de viatgers i de mercaderies i l'impacte en les persones i en el medi, ni tampoc s'aporten raons tècniques o pressupostàries. En canvi, ajuntament i conselleria apelen a pretextos històrics i de desenvolupament urbanístic de la Bisbal, sense haver explicat de manera convincent les virtuts del traçat que propugnen. No és estrany així que en aquesta vila guanyi cada cop més adeptes l'oposició al traçat sud, com ho demostren les manifestacions dels representants de la societat civil i un total d'unes 1.500 al·legacions.

En nom de quin interès general es pot justificar una barrera viària que separarà la Bisbal de la seva conurbació? Com un polígon industrial projectat fa 30 anys i encara per encetar pot condemnar el creixement residencial cap al sud d'aquests darrers anys? Perquè es vol comprometre la zona del convent, l'edifici més remarcable després del castell? També ens preguntem com es poden invocar raons paisatgístiques o de protecció agrícola a favor del nord i en contra del sud? I encara més, com és possible que una vila de vocació terrissera posi en risc innegable les futures extraccions d'argila?

Tant si ens basem en defectes formals com en la manca de raons objectives, hem de concloure que l'alternativa nord encara és viva. Si l'elecció ha de fonamentar-se en l'eficàcia i l'eficiència del transport, en el respecte a les persones i al medi o en raons tècniques, és de calaix que, de fer-se l'autovia, no ha de ser pel sud. En aquest sentit, també s'ha manifestat amb contundència la Cambra de Comerç de Girona que demana en la seva al·legació de reprendre el traçat nord en considerar que és el més adequat per raons tècniques, econòmiques, ambientals, urbanístiques, hidrològiques i de mobilitat i connectivitat. Millorar les comunicacions sí, però no amb el sacrifici oneros del territori.

**JORDI GRAU**

ALTRES ARTICLES DE L'AUTOR

**Tossuts i alçats****Plantar-se o negociar****MÉS ARTICLES**

Segueix @jordigraur

4.170 seguidors

Segueix @elpuntavui

247m seguidors