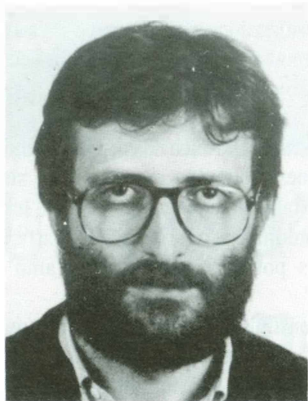


PLA DE GESTIÓ ESTRATÈGICA



JOSEP SANTANDREU

Enginyer

L'anunciat Pla Estratègic de La Garrotxa ha d'ésser, al meu entendre, un pla de gestió global de l'actuació pública local per a un desenvolupament comarcal millor.

És a dir, caldria que una vegada definit un model comarcal consensuat es concretin un seguit de gestions i actuacions no només del Consell Comarcal o dels Ajuntaments de la comarca, sinó també de la societat civil.

A La Garrotxa aquest procés s'ha iniciat amb un clima enrarit per impresentables declaracions insultants, amb posicions interessades, atacants o defensives -com si la situació d'innegable benestar actual no fos producte de l'esforç de la gent de la comarca les darreres dècades, per la qual cosa és patrimoni de tots-, amb una aparent preocupació més gran per l'organigrama de redacció del Pla que no pas pels seus objectius, amb acusacions improcedents de derrotisme, etc...

Com es poden titllar de derrotistes els empresaris que denuncien l'escandalosa situació de les infraestructures de comunicació de La Garrotxa? Quan de les 41 comarques de Catalunya, n'hi ha 33 que tenen o tren, o port comercial, o via ràpida de carreteres (autopista, autovia o Eix del Llobregat), i les vuit que no en tenen són l'Alt Urgell (19.167 hab.), l'Alta Ribagorça (3.489 hab.), el Pallars Sobirà (5.474 hab.), el Solsonès (10.890 hab.), la Terra Alta (13.184 hab.) i la Vall d'Aran (6.531 hab.), que sumen entre totes set 58.725 hab., i La Garrotxa amb 46.000 habitants.

Jo crec, però, en la capacitat dels àmbits públics i privats de la nostra comarca, així com en la idoneïtat i necessitat d'un Pla de Gestió Estratègica de l'actuació pública local si aquesta es defineix com un pla d'actuació immediata que defensi un model de desenvolupament comarcal, sense caure en errors de burocratització o de realització d'estudis lents i costosos.

Si no és així, per més que hi hagi un organigrama molt elaborat, un conjunt d'estudis d'anàlisi, diagnòstic i establiment d'objectius, tot i essent "vigilat estretament" no crec que porti enlloc, i per no anar enlloc no cal córrer. De totes maneres, però, la clau de l'èxit del procés és encertar un model engrescador que no només potenciï els diferents sectors econòmics i sigui respectuós amb el medi ambient, sinó que també faci compatible la modernització de les estructures per tal

d'evitar un estancament en el manteniment de la personalitat de la comarca.

Si el model consensuat té prou elements de protecció contra la despersonalització, no ha de fer cap por apostar pel desenclavament definitiu de la comarca i la seva connexió amb l'Europa desenvolupada. I això no és tan lluny ni en l'espai ni en el temps.

Viure en un parc natural, connectat amb via ràpida (carretera desdoblada) amb les autopistes europees, i tenir això abans de cinc anys, no és cap utopia. Fer-ho realitat, si realment es volgués, seria un dels objectius del Pla Estratègic.

El Pla, en aquest cas, hauria de definir les gestions dels diferents àmbits per aconseguir:

-Que la Generalitat actués de forma prioritària en el desdoblament del tram Banyoles - Besalú, fins i tot si per motius pressupostaris s'ha de renunciar momentàniament a l'execució del túnel de Bianya.

-Que el MOPU prioritzi el desdoblament del tram Besalú - Olot de tota l'actuació Figueres - Besalú - Olot - Ripoll, amb la incorporació del tram al Pla d'Autovies del 1993 (Plan Nacional de Carreteras).

Demandar això no és cap utopia, i ens col·locaria en igualtat de condicions amb la majoria de comarques catalanes.

◆
La clau de l'èxit és encertar un model engrescador que faci compatible la modernització de les estructures amb el manteniment de la personalitat de la comarca.
◆