

com sempre i, ja que hi són, aprofiteu les autovies», em contesta. «Sí, és clar, si jo les apporto cada dia! Però nosaltres no volíem autovies: nosaltres volíem un tren!» Un trenet, si cal.

Ara fa 125 anys del carrilet que ens portava a Girona. Palamós, Palafrugell i la Bisbal han celebrat l'efemèride. Això sí, ho han aprofitat per parlar de l'actualitat, de la mobilitat avui a aquesta hora. Difícil pensar que, a casa nostra, el tren sigui absolutament inexistent. Ho expliqués i no s'ho creuen. Alguna cosa hem fet malament. En algun moment vam deixar perdre alguna cosa. Ens diuen que la desaparició del carrilet va ser vista com un camí cap al progrés. El progrés s'entén com una carretera. Les carreteres comporten sempre un camí endavant. «Sou ben peculiars: ara enyoreu els trens!» —continua en Cyril. «Nosaltres som nosaltres!», li dic. —«Sí, i tant, però ara les coses són el que són!». —«Ok. Vam desmantellar el carrilet, però ara ens hem mogut per poder tenir un port que sigui espai Schengen. A que sona bé, encara que Espanya ens ho hagi denegat!».

—«No em parlaves de les barques i de l'olor de peix de la Catifa i dels troncs a la Planassa? I ara voleu ser un port Schengen perquè els turistes substitueixin les gambes!». —«Atura't, atura't que no és ben bé així. Les gambes són insubstituïbles. La dolçor de les gambes no té res a veure amb el perfum dolçot de les cremes solars!». —«Sí, però ambdues dolçors desem-

barquen al mateix port». —«Em sembla que ens estem fent un embolic. Jo només deia que enyorava el trenet i que l'espai Schengen seria una bona autopista marítima, que si bé no pot substituir els rails de les vies, també serviria per anar lluny, sempre molt més lluny». —«Massa fàcil la metàfora, però malgrat parlar de vies, no arribes enlloc. Estàs en una via morta». Una via morta. Parlar de mobilitat i anomenar un via morta és parlar d'un nínxol. —«Deixem-ho estar, Cyril. Jo només et deia que volia un trenet».

LA GARROTXA

joan sala

Mala gestió | No fa gaire explicàvem que el Consorci de l'Alta Garrotxa ja tenia deu anys d'existència —es va crear l'any 2000—, i comentàvem la bona feina que havia fet per gestionar l'Espai Natural de l'Alta Garrotxa. Durant aquests anys s'ha aconseguit, entre d'altres avenços, estructurar un equip de gestió, ampliar el coneixement del patrimoni natural i cultural de l'espai, millorar diverses infraestructures, així com ordenar i regular l'ús públic i situar la gestió de l'espai a un alt nivell. Però ara, tant la Generalitat com la Diputació, els dos estaments que hi aportaven la major part

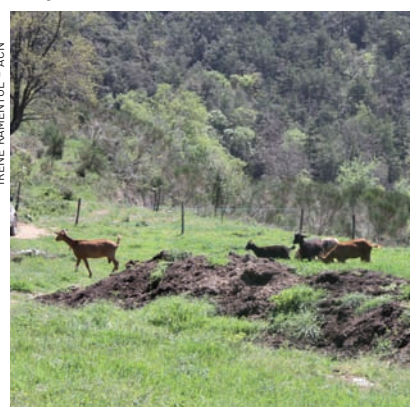
dels recursos econòmics, han decidit no continuar col·laborant-hi, fet que ha comportat uns primers acomiadaments, que poden continuar. És descoratjador veure la manca de sensibilitat del govern actual per la conservació del medi natural, especialment si ho comparem amb països on les polítiques de conservació són una prioritat. Protegir un entorn natural de moltes hectàrees, com és el cas, resulta molt laboriós i lent, però la destrucció és rapidíssima. Cap dels polítics —allunyats del territori— que han pres les decisions equivocades i amb greus repercussions se'n fa mai responsable. És extraordinari gaudir d'aquesta immunitat, mentre duri.

Sector carni porcí | Ja el 2008 es va elaborar un estudi de viabilitat tècnica i econòmica per part de l'Associació Catalana d'Innovació del Sector Carni Porcí (INNOVACC) per a l'«estandarització de la informació a transmetre per al seguiment de la traçabilitat en el sector carni», un nou sistema per identificar, registrar i transmetre les dades relatives a tota la cadena des de la granja fins a la distribució, passant pels escorxadors, les sales de desfer i els elaboradors. Hi han participat activament diverses empreses de comarques diferents, i la garrotxina Esteban Espuña SA ha liderat el sector, assumint la redacció de l'estudi inicial. S'ha aconseguit millorar la competitivitat, més enllà del compliment

>> Cartell commemoratiu dels 125 anys de la creació del Tren Petit.



>> Recuperació de 24 hectàrees d'espais oberts a l'Alta Garrotxa.



>> L'associació catalana INNOVACC ha aconseguit millorar la competitivitat.



estricte de la normativa. Això suposa un estalvi econòmic en evitar duplicitat de dades i minimitzar els efectes d'una possible crisi alimentària en fer més ràpida la detecció de l'origen del problema. Però sobretot aporta un valor afegit als seus productes, de gran importància per als clients en garantir-los seguretat i qualitat alimentària. Aspiren a ser un referent a nivell mundial, i que el nou sistema s'estengui a altres empreses del sector carni porcí català. Iniciatives com aquestes són imprescindibles.

S'aprova l'estudi ambiental, després de set anys | El Departament de Territori i Sostenibilitat ha aprovat l'estudi ambiental de la variant nord d'Olot desdoblada, que prolongarà així 4,2 quilòmetres l'autovia A-26, que per ara va, només, de Besalú a Olot. Més de la meitat del nou traçat consistirà en un túnel, que farà 2.460 metres, per preservar la zona que és Parc Natural. Han trigat set anys a aprovar l'estudi ambiental, però, com ha comentat l'alcalde d'Olot, «ara no és època d'inversions, però sí de papers». És a dir que, per ara, cap moviment de màquines. S'ha de contractar l'assistència tècnica per a la redacció del projecte constructiu, la licitació i adjudicació, que tot plegat és molt de paperam. Entre l'autovia existent i la nova carretera desdoblada hi ha uns quilòmetres que són del Ministeri de Foment, que no ha fet res per prolongar l'Eix Pirinenc, competència

seva. Es pot donar el cas que entre la variant que ha de començar —la C-37 de l'eix Vic-Olot— i l'autovia A-26 no hi hagi comunicació durant un temps. Tot un historial de despropòsits.

EL GIRONÈS

Dani Vivern

Túnel sense sortida | Les alegries amb què es van elaborar projectes a l'entorn de l'aeroport Girona-Costa Brava s'han envolat cap a cels millors, i Vilobí s'ha quedat sense projecte de ciutat aeroportuària, que havia d'incloure hotels, oficines i grans àrees d'aparcament. Mentrestant, la ciutat de Girona s'ha quedat amb un pam de nas i alguns pams de Parc Central en vista d'allò que ja era visible feia temps: que no hi hauria diners per al segon túnel —el del tren convencional— i que caldria mantenir el viaducte sine die, a menys que prosperi la idea de l'alcalde Puigdemont de fer un tercer carril dins del túnel ja construït. Això no estaria malament si no fos que pot crear un coll d'ampolla, perquè uns trens s'haurien d'esperar fins que hi passessin els que tenen més pressa (que són tots). Això, sense comptar amb les avaries a què Adif ens vol acostumar. A menys, és clar, que suculentos concessions a l'Ajuntament de Salt convencin aquest

darrer municipi a permetre la construcció d'una via a cel obert per als trens de mercaderies: de fet, tampoc no hi faria tanta nosa, al costat de l'autopista.

De moment, el tema dels transports està complicat, i embolica les bones intencions del Consistori gironí en la seva pretensió de regular el trànsit de vehicles: feina de Sísif, inútil ara com ara, pel desconeixement de com acabarà tot.

Emprenyats però mesells | El descontentament social es concreta, també a Girona, en forma de manifestacions de diversos col·lectius amb un leitmotiv comú: la ira contra el sistema bancari i financer, i contra els polítics en general. Estem assistint a la gestació, lenta però ferma, d'un moviment contestatari en busca de lideratge, fora del clos de la política «clàssica» o, si voleu, «moderada». Els mitjans de comunicació —els polítics, de moment, fan el sord— hauran d'estar molt atents a aquest posicionament de bona part de la societat. El problema és que cada dia hi ha menys mitjans no associats a grups de poder, i els periodistes viuen —també a Girona— un dels moments més baixos de la seva història quant a consideració professional i llocs de treball. La recent entrada de l'empresari Joaquim Vidal al *Punt Avui* pot significar la salvació d'un mitjà al qual moltíssima gent ha dedicat temps, esforços i il·lusió, i que no mereixia acabar arrossegat pel tsunami que s'està endu-

>> El túnel de Bracons.



ACN

>> Girona des del pont de Pedra.



DANI VIVERN