

Els errors de la variant est

Si bé ja és història, encara avui l'oposició a la variant continua essent el moviment cívic genuïnament gironí més llarg i sostingut d'oposició a un projecte

«...l'Ajuntament de Girona ha [pres partit] durant set anys per les anomenem-les solucions urbanes, totes per l'oest. Així, successivament, l'Ajuntament ha defensat la gratuïtat de l'autopista, la solució Santa Eugènia, la solució paral·lela a l'autopista, la solució Güell, la solució oest de l'autopista. ... Així les coses, arriba la vostra visita [la del ministre d'Obres Públiques] i el més que probable anunci de l'opció est com a solució que ofereix el MOPU... Si és així, que per Girona no quedi... Sens dubte no hi ha altre remei i el que Girona troba a faltar és la seva variant. És urgent i s'ha de fer... ... No és altre l'objectiu final que persegueix l'Ajuntament de Girona i que ha expressat sempre amb absoluta claredat i rotunditat: només la integritat del perímetre de protecció de la Vall de Sant Daniel és innegociable. ... Qualsevol altra solució serà més compromesa i costosa... Girona compta, senyor, amb la vostra comprensió i la vostra generositat».

Carta oberta —no sabem si tramesa— de l'alcalde Joaquim Nadal al ministre d'Obres Públiques. (Punt Diari, 27/05/1986).

JOSEP PLANAS > TEXT

Vet aquí la claudicació de l'Ajuntament de Girona, el sotmetiment a la pressió rebuda i denunciada per Joaquim Nadal mateix, a la seva carta («...ens temem molt que el traçat que proposen els tècnics ... creua en sentit longitudinal la vall per la vessant de les muntanyes... des d'una taula de despatx manen les corbes de nivell per damunt de qualsevol altre aspecte»).

Ja abans de 1986, havien aparegut diversos escrits i articles a la premsa i s'havia publicat un estudi econòmic que demostrava que la recuperació legal de la concessió de l'autopista era la millor opció

MIGUEL RUIZ. FONTS MIGUEL RUIZ. INSPA, CENTRE DE LA IMATGE. DIPUTACIÓ DE GIRONA



L'Ajuntament de Girona mai no va demanar suport a la ciutadania per oposar-se a una obra que sí va suposar modificacions de corbes de nivell, ponts, túnels, aterrossaments i eliminació d'espais d'elevat valor paisatgístic. La proposta de la gratuïtat de l'autopista era sobre la taula des del 1979: en un acte organitzat per l'Associació de Veïns de Salt, i que recull *Los Sitios* del 8 d'abril, es va fer aquest plantejament al llavors candidat a l'alcaldia.

Ja abans del 1986 havien aparegut diversos escrits i articles d'opinió a la premsa, i s'havia publicat un estudi econòmic que demostrava que la recuperació legal de la concessió de l'autopista era la millor opció, ja que el preu era gairebé idèntic a la construcció d'una



MIQUEL RUIZ. FONS MIQUEL RUIZ. INSPA, CENTRE DE LA IMATGE. DIPUTACIÓ DE GIRONA



<< A dalt, la comissió de seguiment de la variant (el segon per l'esquerra és l'autor d'aquest article) i dues imatges de les protestes contra la construcció de la variant, reflectides a la portada d'El Punt, el 14 de desembre de 1990.

variant. Era la «Proposta a institucions, partits i entitats: l'AP-7, la millor alternativa a la N-II». Tot i aquest moviment de fons, tothom es refiava de la promesa de Joaquim Nadal de salvaguardar la Vall de Sant Daniel. A la premsa local, el 23 de desembre de 1984 es publicaven titulars com ara: «No rotundo del alcalde al paso del desvío por Sant Daniel» (*Los Sitios*) o «Nadal assegura que la variant de la N-II no passarà per la Vall de Sant Daniel» (*Punt Diari*).

Però, el 1986, l'alcalde de Girona publica aquesta carta oberta al ministre. I entre 1986 i 1987, gent procedent de diversos àmbits de la societat civil —ecologistes, ambientalistes, associacions de veïns, sindicats, joves sense militància concreta— es constitueixen en la Coordinadora N-II per l'Autopis-

ta. A través d'aquesta organització, de base assembleària, es varen dirigir tots els esforços per aconseguir la gratuïtat de l'autopista com a variant de Girona i fer respectar el Pla de Protecció de la Vall de Sant Daniel, aprovat pel mateix Ajuntament. La Coordinadora va treballar fins a la inauguració de la variant, el 1993. Fins avui, ha estat el moviment cívic genuïnament gironí més llarg i sostingut d'oposició a un projecte.

Si alguna cosa va distingir el moviment antivariant est de Girona és que la seva oposició a l'opció Sant Daniel portava de bracet una alternativa, la gratuïtat de l'autopista

Una alternativa

El moviment antivariant est de Girona era ambientalista, proteccionista i ecologista. Però no només això: si alguna cosa el va distingir des del primer dia és que la seva oposició a l'opció Sant Daniel portava de bracet una alternativa, la gratuïtat de l'autopista, que tothom veia clara menys l'administració (estatal i local).

La variant per l'AP-7 anava des de Fornells a Medinyà (en un traçat de 18,7 km) i comportava la construcció d'un tercer carril a l'autopista. L'estudi tècnic aportat permetia executar aquest tercer carril sense necessitat d'expropiacions addicionals (Sarrià i Salt quedaven sanes i estàvies, almenys en aquest sentit, de qualsevol nova agressió urbanística). Nadal va

claudicar amb l'excusa de la negativa dels alcaldes de la perifèria. No haurien pogut fer claudicar aquests en benefici de tota l'àrea urbana? S'hauria truncat la carrera política de l'alcalde Nadal si hagués impulsat una oposició ferma a l'opció est? Què hauria passat si hagués defensat des del principi l'opció autopista? Com és que ell mateix va negociar, anys després i com a conseller d'obres públiques, la gratuïtat de l'AP-7? Com és que l'any 1986 el govern del PSOE va iniciar un procés de recuperació de trams d'autopistes de peatges a Andalusia però no va ser capaç de fer-ho també a Catalunya?

Ha quedat clar, també, que hi ha hagut un colossal malbaratament de diners públics. Parlem-ne. La construcció de la variant est va costar, en números rodons, 10.000 milions de pessetes (60 milions d'euros). Només set anys més tard, es compensava ACESA amb 25.000 milions (mil milions anuals fins al 2025) per alliberar el peatge entre Girona-Nord i Girona-Sud (escassament 8 km). Tot plegat, 35.000 milions de pessetes (210 milions d'euros).

La construcció del tercer carril que es proposava estava pressupostada en 4.500 milions de pessetes. L'alliberament de peatge dels 18 km entre Fornells i Medinyà (pràcticament la mateixa ampliació inaugurada fa pocs mesos per ACESA, ara Abertis, que té quatre carrils i ha suposat allargar la concessió fins al 2021) ens podia haver costat aleshores 6.000 milions. Ras i curt, la proposta pressuposava 10.500 milions de pessetes. N'hem pagat 35.000 milions.

La proposta alternativa ciutadana suposava un estalvi de quasi 25.000 milions i una solució òptima: un eix nord-sud que no hipotecava els darrers espais d'una certa qualitat de la ciutat; que enllaçava les diferents vies d'accés i possibilitava una bona entrada (i sortida) a l'àrea metropolitana; un eix que facilitava també que, fossin quins fossin els punts d'origen i de destinació, la ciutat de Girona deixés de representar un obstacle en els desplaçaments. Certament un plantejament més econòmic, més racional, més profitós.

Les conseqüències d'aquella decisió són irreversibles. Els fets donen la raó (des del primer dia) a la Coordinadora N-II per l'Autopista. Victòria pírrica. Gust agredolç.

En una entrevista recent, Salvador Garcia-Arbós preguntava a Joaquim Nadal: «Precisament ara que la variant passa per l'autopista, com demanaven els grups contraris a fer passar l'N-II per Sant Daniel, us penediu d'haver apostat per aquell traçat tan polèmic i de no haver fet cas als ciutadans que ho van reivindicar?».

Resposta: «No, sincerament. Només caldria provar de tancar una setmana la variant de Sant Daniel per demostrar que seria un disbarat haver pensat que si s'hagués produït el que demanava un col·lectiu important de gent, davant la fórmula que s'ha trobat, això seria la solució de tot. No és solució, és mitja solució. Integrar l'autopista és una bona mesura que necessita ser complementada per alguna variant no integrada a l'autopista. L'argument per no fer la variant de Sant Daniel només hagués estat una altra autèntica variant urbana de quatre carrils».

Als antvariant est no ens cauria cap anell per rectificar el que hem mantingut fins ara: tanquem una setmana la variant de Sant Daniel? Si Girona es col·lapsa per aquest motiu, ho reconeixem públicament. Si no es col·lapsa, faria Joaquim Nadal, finalment, el mateix?

Josep Planas i Gamundi és exportaveu de la Coordinadora N-II per l'autopista.



AJUNTAMENT DE GIRONA. CROU (PEP IGLESIAS TRIAS)



AJUNTAMENT DE GIRONA. CROU (FONS EL PUNT - LLUÍS ROMERO)

Els fets donen la raó (des del primer dia) a la Coordinadora N-II per l'Autopista. Victòria pírrica. Gust agredolç

<< L'alcalde de Girona Joaquim Nadal i el ministre d'Obres Públiques, Transports i Medi Ambient, Josep Borrell, visitant les obres de la variant (1992). A la dreta, en els actes d'inauguració de la variant (27 de març del 1993).