

Les comarques gironines han prosperat molt els darrers trenta anys. Gairebé ningú no ho posa en dubte. I tampoc ningú no qüestiona que una de les causes d'aquest progrés – econòmic i social – ha estat la nostra situació a cavall de l'eix de la Mediterrània.

Aquest corredor, recull els trànsits que venen de Centre-Europa per la Vall del Roina i de Itàlia i els condueix cap a la península Ibèrica, desdoblant-se a partir del Penedès en dos brancals, l'un segueix la vall de l'Ebre i permet l'entroncament cap al centre i el Nord d'Espanya i l'altra es el corredor pròpiament dit de la mediterrània fins al port d'Algecires. Girona es troba en el tram central d'un dels eixos de comunicació més importants del continent europeu.

Quan els vells traçats de les carreteres “nacionals” varen ésser complementats per les autopistes de peatge – al nord i al sud de la frontera- la potència del corredor va créixer espectacularment. Des d'aleshores hem viscut i hem anat amortitzant aquestes vies.

Ara, l'autopista – a casa nostra la A-7 – es troba ben a prop del llindar de saturació. O millor dit, en determinats trams i en força períodes, ja l'ha superat. Li hem encarregat massa rols a una infraestructura que ja no disposa de prou capacitat. Hi fem passar el creixent tràfic de camions de llarg recorregut, el trànsit regional i fins i tot els fluxos interurbans, com en el cas de l'àrea de Girona, on actua com a la veritable variant de l'aglomeració urbana de la nostra capital.

La congestió esdevé inevitable. I les nul·les inversions a la xarxa ferroviària efectuades fins a l'endegament del projecte de TAV, i el propi i escandalós retard d'aquest, encara agreugen la problemàtica. Cal afegir-hi encara les absurdes reticències dels governs de l'Estat – tant en època socialista com popular- a la liberalització del tràfic ferroviari, que impedeix el traspàs del transport de mercaderies del camió cap al tren i ens situa a la cua dels països comunitaris pel que fa a la relació tren-carretera.

La congestió d'un corredor tant important no es un fet banal. Té a mig termini gravíssimes conseqüències de tot ordre. Per a Girona, i per a tota Catalunya constitueix, al meu entendre, l'amenaça més gran que plana damunt de la nostra economia. Sense els efectes beneficiosos d'un corredor en ple funcionament, ni la indústria, ni el turisme, ni els serveis seran competitius a casa nostra. I, per tant les oportunitats de creixement de la nostra economia i de prosperitat dels gironins podrien veure's seriosament amenaçades.

Perquè ens trobem en aquesta situació? A qui cal demanar-ne comptes i exigir-ne responsabilitats? Molt senzill, totes aquestes infraestructures son responsabilitat de l'administració de l'Estat que mai ha volgut ni millorar-les, ni traspassar-les a la Generalitat. Diuen que son vies de “interés general”. Fa riure que aquesta expressió justifiqui l'absolut desinterès amb que els governs espanyols han tractat l'Eix de la Mediterrània. Pels socialistes la prioritat era connectar el Sud amb Madrid: les autovies radials i sobretot el fenomenal disbarat d'iniciar el ferrocarril d'ample europeu, allunyant-se d'Europa, en son un testimoni irrefutable i contundent. A les nostres

comarques els 13 anys de govern socialista ens van deixar com a única inversió una insuficient i anacrònica variant de Girona.

Després hi hagué un curt parèntesi dels quatre anys de govern minoritari de l'Aznar, on l'acció decisiva de CiU, i un gran Secretari d'Estat d'Infraestructures, l'Albert Vilalta, varen permetre endegar alguns projectes de carreteres i sobretot iniciar la construcció del TAV Madrid-Perpinyà. Però la majoria absoluta del Partit Popular i, sobretot, el descaro amb que aquest ha aplicat la seva concepció centralista de l'Estat i la seva visió radio-concèntrica del territori, han empitjorat les coses.

Una recent resposta parlamentària del ministre Álvarez Cascos al senador Jordi Xuclà confirmava les pitjors prediccions. El Ministeri no contempla, a l'autopista, la construcció del tercer carril de Maçanet a La Jonquera. I pel que fa al calendari del desdoblament de la N-II el més calent està a l'aigüera: és impossible que abans del 2005 s'iniciïn les obres, i fins el 2010 no es podrà comptar amb l'entrada en servei de cap tram de magnitud apreciable. O sigui que no s'augmentarà la capacitat efectiva de l'Eix fins d'aquí a set anys, malgrat els grans creixements de la mobilitat de persones i de mercaderies que s'estan produint. La diagnosi més pessimista pot esdevenir realitat.

L'estrangulament de l'Eix de la Mediterrània no és, tampoc, un fet casual. No ha succeït fortuïtament. És fruit d'una política territorial greument lesiva pels interessos de Catalunya. La construcció massiva de vies lliures de peatge en corredors alternatius, l'intent de desviar trànsits marítims cap a València, l'obertura de llargs túnels viaris i ferroviaris més occidentals i sobretot la persistent manca d'inversions a la xarxa viària de l'Estat a Catalunya no són una casualitat. És l'aplicació damunt del territori d'una visió de l'Estat Espanyol on tot volen que sigui perifèria de Madrid.

No cal dir que, des de sempre, una de les prioritats de CiU ha estat lluitar contra aquesta concepció. Ara, però, és més urgent que mai. Estan a punt de consumir – entre jacobins i populars- l'estrangulament de l'Eix de la Mediterrània!