

Amb Presència

Divendres, 3 d'abril de 2009

(Pàgines 3 a 9)

Engega el Mercat del Ram més ramader dels últims anys

(Pàgina 11)

El nou sistema d'urgències d'Osona ha fet 1.000 visites nocturnes al mes

(Pàgina 19)

Usuaris del bus de Vic a Barcelona es neguen a pagar i l'empresa avisa els Mossos

(Pàgina 26)

Manlleu arreglarà la Plaça i hi farà un sorral un cop descartat l'aparcament

(Pàgina 40)

Primeres mobilitzacions dels treballadors de Comforsa

(Presència)

El misteri dels nans que van viure a Ribes de Freser fa 100 anys

(Pàgines 62 i 63)



Els jugadors del Güell Voltregà, desolats després del partit contra el Barça

ALBERT LLIMÓS

El Voltregà baixa per primera vegada a la història

Al Güell Voltregà no li va servir de res l'empat a 2 contra el Barça en la penúltima jornada de l'OK Lliga. La victòria del Maçanet el va condemnar matemàticament a baixar a Primera Divisió per primer cop en els seus 54 anys d'història.

(Suplement especial a les pàgines centrals)

La nova carretera entre Vic i Olot obre aquest divendres

El president Montilla la inaugura al migdia i a la tarda ja s'hi podrà circular



ALBERT LLIMÓS

Una imatge de la nova carretera que enllaçarà Osona i la Garrotxa

Després d'anys de polèmica i entrebancs, aquest divendres al migdia el president de la Generalitat, José Montilla,

inaugurarà la nova carretera entre Vic i Olot pel túnel de Bracons. I a partir de les 4 de la tarda, ja s'hi podrà circu-

lar. Tal com va avançar EL 9 NOU dilluns, els camions de gran tonatge no hi podran passar fins que s'enllesteixin

les variants de les Preses i Olot. EL 9 NOU publica un suplement amb tots els detalls de la nova carretera.



**Tancaments
PVC
ALUMINI**

- Mosquiteres - Mampares
- Mallorquines - Persianes
- Portes garatge - Tendals
- Reixes - Tanques
- Cancells - Divisions
- Tendals - Instal·lacions de tancament d'alumini, de PVC, de fusteria mitxa, amb pont tèrmic.

David Jurado 616 333 400
Sergi Coca 649 892 343
C. Bach de Roda, 52 - 08510 RODA DE TER





ALBERT LLIMÓS

La boca sud del túnel de Bracons, en una imatge presa a finals de la setmana passada. Aquest divendres al migdia serà inaugurat, i a la tarda ja hi podran circular els vehicles

S'obre la porta de Bracons

El govern inaugura aquest divendres al migdia l'Eix Vic-Olot, que escurçarà la connexió entre Osona i la Garrotxa

Vic

Joan Serra

Obra polèmica en la gestació i l'execució, símbol de progrés per a alguns i d'agressió al territori per a d'altres, l'Eix Vic-Olot (C-37) s'inaugurarà aquest divendres després d'anys de treballs lents i costosos. Refet en diverses ocasions, víctima de les divergències polítiques, acompanyades de protestes ciutadanes, el projecte de la carretera que enllaçarà Osona i la Garrotxa veurà la llum amb la perspectiva de transformar les relacions socials i comercials entre les dues comarques. Afirmar el conseller Joaquim Nadal, home de retòrica generosa,

que la carretera farà que dues comarques que dormien al mateix llit, però que ho feien d'esquena, ara es vegin la cara. "Quan, de cop i volta, les dues comarques s'adonin que s'ha obert una porta

que les comunica, a partir d'aquell moment es giraran de cara, deixaran de donar-se l'esquena, se saludaran al mig del túnel, es preguntaran com estan i començaran a treballar conjuntament",

explicava el mateix Nadal en conversa amb EL 9 NOU. Són els avantatges d'una obra que ha requerit més de 300 milions d'euros per salvar l'obstacle natural de Bracons. El túnel, el tercer més llarg de

Catalunya amb 4.576 metres de longitud, és la nova porta de sortida de la Vall del Ges i el passadís d'entrada a la Vall d'en Bas.

L'Eix Vic-Olot neix sense les variants de les Preses i Olot, encara en fase d'estudi i execució, tot i que la Generalitat afirma que són obres "prioritàries". A l'espera de la seva construcció, el govern aplicarà restriccions en el trànsit de vehicles de gran tonatge, amb excepcions per als camions d'Osona i la Garrotxa. Aquestes limitacions han de servir per evitar que el nou corredor assumeixi el pas de transport internacional. L'obertura del nou eix viari també comportarà una millora del transport públic.

Montilla tallarà la cinta

Vic

J.S.

El president de la Generalitat, José Montilla (PSC), presidirà aquest divendres la inauguració de l'Eix Vic-Olot. L'acte començarà a les 12 del migdia, amb una intervenció del conseller Joaquim Nadal, que exposarà els detalls

de l'obra al viaducte Mas Rubió, al costat garrotxí de la carretera, a tocar de les Preses. La comitiva, que a banda del president i el conseller inclourà una delegació d'alcaldes, recorrerà amb autocar el trajecte en sentit Osona fins a la boca sud del túnel de Bracons, on s'ha programat una petita visita a

peu. El grup, acompanyat per la premsa, es desplaçarà després al viaducte de les Salines, ja a territori osonenc, on Montilla pronunciarà el discurs d'inauguració. Unes hores més tard dels actes oficials, a les 4 de la tarda, s'obrirà definitivament el nou eix viari. Els vehicles ja hi podran circular.

Vic i Olot

 Ajuntament de Vic

 Ajuntament d'Olot

benvinguts!

El govern no vol que l'Eix Vic-Olot es converteixi en una via prioritària per als camions de gran tonatge, almenys fins que no estiguin disponibles les

variants de les Preses i Olot. Per això, prohibirà el pas de tràilers de més de 7,5 tones que no estiguin censats a Osona o la Garrotxa. Els vehicles pe-

sants que facin transport internacional i vulguin passar per Bracons seran multats pels Mossos d'Esquadra quan la carretera s'obri al trànsit.

Els camions no podran passar per Bracons fins que s'enllesteixin les variants de les Preses i Olot

Les restriccions que aplicarà el govern afectaran els tràilers de més de 7,5 tones que no estiguin censats a Osona o la Garrotxa

Vic

Joan Serra

El govern limitarà el pas de camions de gran tonatge pel nou eix viari entre Vic i Olot (C-37), que s'inaugurarà aquest divendres al migdia. Com avançava EL 9 NOU en l'última edició, els vehicles de més de 7,5 tones que no estiguin censats a Osona i la Garrotxa tindran prohibit el pas pel túnel de Bracons. Aquells que facin transport internacional o que no tinguin com a origen o destinació alguna de les dues comarques se'ls negarà la circulació pel nou corredor. Les restriccions s'aplicaran fins que no estiguin disponibles les variants de les Preses i Olot, pendents d'executar. Així ho va confirmar dilluns a Vic el director general de Carreteres, Jordi Follià, que va recordar que la construcció de les variants són projectes "prioritaris" per a la Generalitat, tot i que no va voler concretar quan estaran disponibles. "No són obres senzilles. Per tant, segur que en dos anys no ho haurem fet. Però malament si no ho hem resolt en sis anys", va afirmar Follià. El govern vol pal·liar, amb les restriccions de trànsit pesant, la circulació de camions per les actuals travesseres d'Olot i les Preses fins a l'obertura de les variants. Quan estiguin disponibles, s'avaluarà si cal aixecar les limitacions al trànsit de vehicles de gran tonatge. "Un cop hi hagi les variants, l'escenari serà diferent", va explicar dilluns Josep Pérez Moya, director del Servei Català de Trànsit.

El govern vol evitar el col·lapse a l'entrada d'Olot –sense variants, els tràilers s'amuntegarien al nucli urbà–, però també pretén incentivar la relació econòmica entre Osona i la Garrotxa, dues comarques properes faltades de bones connexions. "Es tracta d'ajudar l'activitat econòmica de l'entorn. Volem que Bracons sigui un estímul per a la zona", va reflexionar Pérez Moya.

Vídeo i documents a
www.el9nou.cat



Els cartells que indiquen les restriccions de trànsit per als camions de gran tonatge ja són visibles en les vies que connecten amb l'Eix Vic-Olot

Llum verda a 3.400 camions

Són els tràilers d'Osona i la Garrotxa que podran passar per la carretera

Vic

J.S.

Osona i la Garrotxa tenen censats 3.437 camions de gran tonatge. Els vehicles que tenen com a origen o destinació alguna de les dues comarques podran circular sense restriccions pel nou eix viari. Durant aquesta setmana han rebut un distintiu de color taronja que

els autoritzarà a passar pel túnel de Bracons, adhesiu facilitat pels serveis territorials de Ports i Transports de Barcelona i Girona. Aquests camions en cap cas seran multats pels Mossos d'Esquadra. També hi podran passar camions que transportin bestiar viu, llet crua o escombraries –amb o sense càrrega–, aquells tràilers que carreguin aigua destinada al consum

humà i els vehicles que facin serveis de correus i de distribució de premsa diària. La resta de camions de més de 7,5 tones, aquells que fan transport internacional o que no pertanyen ni a Osona ni a la Garrotxa, no podran circular per l'Eix Vic-Olot, que tindrà una intensitat mitjana diària (IMD) de 9.000 vehicles, una dada que ja va avançar dilluns EL 9 NOU.

Els Mossos multaran

Els controls es faran als giratoris de Sant Esteve d'en Bas i Torelló

Vic

J.S.

Els panells informatius que detallaran de les restriccions de trànsit pesant per Bracons seran visibles en els accessos a l'Eix Vic-Olot, així com en les vies que assumeixen el pas de transport internacional, com l'N-II (Figueres), l'autopista AP-7, l'Eix Transversal o la C-17. Totes les patronals del transport de Catalunya i les més impor-

tants de l'Estat espanyol han estat informades de les limitacions que patiran els camions de gran tonatge. Els Mossos d'Esquadra faran controls de trànsit als giratoris de Sant Esteve d'en Bas i Torelló, una vigilància que serà especialment intensa els primers dies. "Els Mossos tindran facultats sancionadores des del primer moment. No hi haurà excuses. Fa més de dos mesos que les associacions de transportis-

tes ho saben. Tothom està informat", va afirmar dilluns a Vic el director del Servei Català de Trànsit, Josep Pérez Moya. Els tràilers de més de 7,5 tones no censats a les comarques d'Osona o la Garrotxa seran controlats rigorosament pels agents dels Mossos. Les multes per als transportistes infractors ascendiran a 450 euros. La resta de camions de menys tonatge no patiran cap mena de restriccions.

Trànsit descarta posar-hi radars

Manresa

Jordi Masnou

La velocitat que tindran els vehicles al seu pas per l'Eix Vic-Olot no és un factor que preocupi especialment la Generalitat. Al tram del túnel està limitada a 80km/h. Tot i així, el Servei Català de Trànsit no preveu instal·lar-hi radars des d'un primer moment. "No ho tenim previst; ara haurem d'analitzar el comportament dels usuaris", va dir Pérez Moya dimarts des de Manresa, confiant en la responsabilitat dels conductors. "Esperem i desitgem que la velocitat excessiva o inadequada no sigui l'element característic de la sinistralitat en aquesta nova via", va afegir. Tot i així, el fet que sigui una via ràpida amb trams de tres carrils porta a pensar que hi haurà episodis de velocitat excessiva, tal com passa a l'Eix Transversal. El fet que no s'hi instal·lin radars fixos, però, no exclou els possibles controls dels Mossos, ja sigui amb un cotxe-radar o amb els radars en línia.

Els trajectes només connectaran les capitals i no preveuen aturades en d'altres municipis

Vic i Olot estaran enllaçades divuit vegades al dia per un nou servei d'autocars

Vic

J.S. L'obertura de l'Eix Vic-Olot comportarà una millora substancial del transport públic entre Osona i la Garrotxa, tal com informava EL 9 NOU en l'edició de dilluns. "Serà un servei competitiu respecte al cotxe", va afirmar Manel Villalante, director general de Transport Terrestre, en la presentació feta a Vic a principis d'aquesta setmana. Les dues capitals estaran connectades divuit vegades al dia per un nou servei d'autocars que passarà pel túnel de Bracons. En dies feiners, hi haurà set viatges entre Vic i Olot, amb sortida a la capital osonenca, i set més amb inici del servei a la ciutat garrotxina. L'oferta es completarà amb dos viatges per sentit –quatre en total– entre Olot i Barcelona, que faran parada a Vic. El servei començarà a funcionar de forma immediata, un cop s'hagi inaugurat el nou eix viari.

La durada del viatge entre les capitals de les dues comarques durarà, aproximadament, uns 45 minuts. Malgrat que l'oferta de transport públic millorarà, els autocars

HORARIS DEL TRANSPORT PÚBLIC ENTRE VIC I OLOT

Font: Departament de Política Territorial i Obres Públiques

* Amb recorregut per Vic

De dilluns a divendres feiners			
*OLOT → BARCELONA	*BARCELONA → OLOT		
11.45	13.30	16.00	17.45
18.00	19.45	18.00	19.45

Dissabtes feiners			
*OLOT → BARCELONA	*BARCELONA → OLOT		
07.15	09.00	10.30	12.15

Diumenges i dies festius			
*OLOT → BARCELONA	*BARCELONA → OLOT		
07.15	09.00	11.00	12.45
16.15	18.00	19.30	21.15
18.00	19.45		

De dilluns a divendres feiners			
OLOT → VIC	VIC → OLOT		
07.45	08.30	08.45	09.30
09.45	10.30	10.45	11.30
11.45	12.30	14.15	15.00
13.15	14.00	16.00	16.45
15.15	16.00	17.00	17.45
18.00	18.45	19.00	19.45
19.00	19.45	20.00	20.45

Dissabtes feiners			
OLOT → VIC	VIC → OLOT		
07.15	08.00	09.30	10.15
08.45	09.30	11.30	12.15
15.45	16.30	16.45	17.30
17.45	18.30	18.45	19.30

Diumenges i dies festius			
OLOT → VIC	VIC → OLOT		
07.15	08.00	09.30	10.15
08.45	09.30	12.00	12.45
16.15	17.00	20.30	21.15
18.00	18.45		

només connectaran les dues capitals. No faran parades en d'altres municipis inclosos en el recorregut, com Torelló o Manlleu. "És difícil que es facin parades en els municipis intermedis. Així seria complicat que el servei fos competitiu", va afirmar el director general de Transport Terrestre. L'empresa

TEISA, que ja cobreix d'altres recorreguts de l'àmbit gironí, ha rebut la concessió per explotar el servei. Oferirà abonaments recarregables per als usuaris habituals. A més dels divuit trajectes diaris entre Vic i Olot en jornades laborables, també es programaran vuit viatges cada dissabte –quatre amb

sortida a Osona i quatre més a la Garrotxa–, i set en diumenges i festius (vegeu quadre). Més enllà de l'oferta de transport públic que implica l'obertura de Bracons, es mantindrà el trajecte diari de la línia que ja uneix les dues capitals i passa per Cantonigròs, per donar oferta al Collsacabra.

Vic, Olot i Ripoll volen compartir campanyes comercials

Vic Els botiguers de Vic, Olot i Ripoll obren la porta a col·laborar en un futur immediat, aprofitant les potencialitats del nou eix viari. "Compartirem el mateix sistema de targeta de fidelització de clients, de targeta de comerç. Això ens obre les portes a fer molta feina conjunta. Que tinguem un sistema únic és una eina genial perquè les campanyes puguin ser compartides", diu Jaume Soler, president de l'associació de comerciants CentreVic. "Hem d'intentar que aquesta carretera ens porti beneficis comuns. No hi ha esperit de competència sinó de treball conjunt", afegeix Soler.

Enric Vilert: "Les noves comunicacions mai són dolentes"

Vic El president de la Diputació de Girona, Enric Vilert, creu que l'obertura de la Vic-Olot és una bona notícia: "Les noves comunicacions mai són dolentes", diu, si bé reconeix que el problema és que "en les infraestructures d'aquesta mena, que passen per paratges delicats, des que es pensen fins que s'executen passa massa temps" i, per això, pot quedar petita aviat. La nova carretera, segons Vilert, és una oportunitat, tant per a Osona com per a la Garrotxa, de posar-se al dia, "un repte de modernitat", i creu que no perjudica el comerç ni d'Olot ni de Vic. "Al contrari, els beneficia", assegura.

LA VEU DEL TERRITORI. Les repercussions de l'eix viari

"A Osona tindrem un problema greu: es formarà un coll d'ampolla"

Oriol Guixà *President Cambra Comerç (Osona)*



"La unió de dues comarques com Osona i la Garrotxa representarà un esclat pel que fa a la transferència de coneixements, de mà d'obra, de trànsit de mercaderies i de relacions comercials. És un enriquiment molt gran per

a les dues comarques. Probablement, serà més important per la Garrotxa perquè la seva comunicació cap a Barcelona era molt complicada. Amb el nou Eix, serà molt més fluida. Però a Osona tindrem un problema greu: es formarà un coll d'ampolla. Ens arriba el desdoblament de l'Eix Vic-Ripoll, la nova carretera de Bracons i les dues potes de l'Eix Transversal i només tenim una sortida cap a Barcelona, amb les dificultats que té aquesta carretera a Figaró i la Garriga. Per tant, la situació exigeix una resposta. Si es desdoblés la línia ferroviària ens donaria un cert alleujament, però cal trobar una solució. Aquest és un repte que Osona i les comarques del seu entorn tenen a partir d'ara".

"Desenvoluparem 40 hectàrees de sòl industrial públic"

Miquel Franch *Alcalde de Torelló*



"A Torelló hem volgut buscar el valor afegit que representarà l'obertura del tram fins a la Vall d'en Bas. Torelló quedarà situat a 20 minuts d'Olot i Ripoll, i a 15 minuts de Vic. Per això, hem estat treballant en dos aspectes. Primer, la

constitució d'un consorci de sòl industrial per desenvolupar una urbanització de 40 hectàrees de sòl industrial públic, justament a l'entrada de l'Eix a Torelló. A finals d'aquest any ja adjudicarem les obres, com a mínim de la primera fase. S'hi podran ubicar empreses de Torelló i de fora a un cost raonable. Això generarà una activitat econòmica, que amb la suma d'unes bones comunicacions serà important per al futur. El segon aspecte és el desdoblament de la línia de tren Vic-Torelló, aprovada per la Generalitat fa uns vuit mesos. Hem estat treballant perquè Torelló disposi d'una nova estació, també a l'entrada de l'Eix. L'estació també serà una opció molt positiva per a la Garrotxa".

ARA MÉS A PROP QUE MAI!
restaurants amb encant a la Garrotxa



Gastronomia i natura
Declarat Parc Natural
d'interès turístic al 1955

• **Menú diari**
A escollir: 10 primers, 10 segons, 10 postres. Pa, vi i aigua.
Preu: 11,90 + 7% d'IVA

• **Servei a la carta**
• **Menús especials cap de setmana de 25€** 15 plats a escollir

• **Cuina volcànica i tradicional**
• **Carpa a l'aire lliure en plena natura**
• **Salons per a tota mena de celebracions** (fins a 250 comensals)
• **Menús personalitzats per a empreses**
• **Bar amb terrassa a l'ombra dels arbres centenaris**

17800 OLOT (la Garrotxa)
www.fontmoixina.com

Tel. 972 261 000
e-mail: curia_reial@teleline.es



Edifici Medieval
dels segles XI-XII

Bar - Restaurant - grill

17850 BESALÚ (la Garrotxa)

Tel. 972 590 263

www.curiareial.com - e-mail: curia_reial@teleline.es

• **Servei de restaurant amb vista al Pont Romànic**
• **Salons reservats a l'interior per a tot tipus de celebracions**
• **Cuina volcànica, de mercat i tradicional elaborada**
• **Ampli bar amb terrassa a l'aire lliure amb vista panoràmica.**

Desitgem satisfer els vostres sentits

“La carretera no neix perillosa”

Entrevista a Joaquim Nadal (PSC), conseller de Política Territorial i Obres Públiques

Barcelona

J.S.
Quins beneficis aportarà l'Eix Vic-Olot al país?

Osona és una comarca dinàmica, en termes empresarials, comercials i econòmics, i la Garrotxa també ho és. Totes dues comarques tenen un punt de connexió en el sector agroalimentari, la indústria de la carn. Tothom sap també que en el conglomerat de tres comarques, Osona, el Ripollès i la Garrotxa, hi ha una vella aspiració de resoldre tot el sistema de comunicacions: Eix Vic-Olot i Eix Vic-Ripoll, i les comunicacions entre totes les bandes, a part del que representa la vella aspiració del túnel de Toses. Doncs bé, ara estem amb l'Eix Vic-Olot acabant-se, estem amb l'Eix Vic-Ripoll començant i relativament avançat, i penso que tothom qui recorda l'efecte de l'obertura de l'Eix Transversal en les relacions entre Girona i Vic pot entendre què és el que pot acabar sent l'obertura del túnel de Bracons en les relacions entre Vic i Olot.

Ha estat una obra molt complexa.

Ha estat una obra complexa primer perquè les característiques del traçat requerien molta enginyeria i perquè les preocupacions del govern eren molt altes respecte a l'impacte ambiental d'aquesta carretera. Tothom sabia que, per passar d'Osona a la Garrotxa, les velles comunicacions eren complexes i una mica tortuoses. Buscar un escurçament d'aquest tipus de comunicacions requeria una obra d'enginyeria difícil. Aquesta és una obra amb molta enginyeria de túnels i viaductes. I aquesta és una



Joaquim Nadal, conseller de Política Territorial i Obres Públiques

obra que, per voluntat del govern de Catalunya, haurà incrementat el nombre de túnels i de viaductes en el seu total de quilòmetres, per assegurar un menor impacte ambiental. Crec que en el comparatiu del projecte que vam rebre l'any 2003 i del que és ja la realitat de l'obra acabada hi ha una diferència tan abismal que tothom, quan ho vegi, entendrà el perquè de l'esforç que ha fet el govern.

Sense ànim de posar aigua al vi, però aquesta carretera no neix molt perillosa tenint en compte que no tindrà mitjana de separació i venim de l'experiència de l'Eix Transversal?

No neix perillosa. Serà una carretera amb trams en els quals es podrà avançar i en d'altres que no, amb carrils d'acceleració en zones de pendent. Per tant, en molts trams serà fàcil l'avançament sense cap risc per ningú que

ho faci. Crec que no, que no és una carretera que neixi perillosa, i que és una carretera per a plena satisfacció de tothom.

L'Eix Transversal s'ha hagut de desdoblant pel volum de trànsit que assumeix. Pot passar el mateix amb l'Eix Vic-Olot?

No, perquè el que el govern no vol és que l'Eix Vic-Olot sigui la drecera dels camions de gran tonatge que venint de la frontera de la Jonquera volen anar a Lleida, Aragó o Castella. Ja ara els GPS anuncien que aquesta és una ruta. Els camions ho tindran difícil. I els avisarem. Hi haurà senyalització dissuasiva per dir-los que no vagin per aquí, que ho tindran complicat i que, al final, acabaran pagant multes. Els camions d'Osona i la Garrotxa ho tindran tot fàcil per comunicar-se. Però el transport de gran tonatge de llarg recorregut té altres corredors per la feina que

voldrien fer, alguns, per l'Eix Vic-Olot.

S'aconseguirà que la carretera no sigui prioritària per als camions?

Penso que s'aconseguirà. Allò que per a la gent d'Olot és ara un gran inconvenient, de fet, és el principal element dissuasiu perquè quedi clar, ara com ara, que ningú no es pot plantejar el llarg recorregut. Perquè quedaria entebancat en una cantonada d'Olot.

Com tenim el traçat de les variants d'Olot i les Preses?

No passaran gaires dies des que s'hagi obert el trànsit a l'Eix Vic-Olot que tindrem a informació pública tant la variant d'Olot com la variant de les Preses. No passarà gaire més d'una setmana entre que haguem obert el trànsit i haguem donat a conèixer, en tràmit d'informació pública, tant els estudis informatius de la variant d'Olot com de la variant de les Preses.

Osona i la Garrotxa eren un exemple de comarques veïnes i mal comunicades. Per què hem esperat tant temps a fer aquesta connexió? Potser per l'oposició al projecte, per la contestació ciutadana?

Potser, primer, per la mateixa contestació ciutadana, que és expressió de la dificultat de la comunicació. I segon, i en relació amb això, perquè una obra que sumant el tram garrotxí del viaducte d'en Bas i el tram d'Osona, més el túnel, se'n va molt més enllà dels 300 milions d'euros. Per tant, no és una obra qualsevol. És una obra de gran dimensió, d'un cost molt important i d'una repercussió pressupostària que no se li ha d'escapar a ningú.

Osona té moltes vies d'entrada i ara s'hi sumarà l'Eix Vic-Olot, però només en té una de sortida cap a Barcelona, la C-17. S'ha plantejat una alternativa a aquesta autovia?

Ens ho hem plantejat i hem tingut diverses alternatives. Algunes té implicacions territorials de tal complexitat que ja l'hem rebutjada. Ara bé, el govern continua buscant camins que facin possible una alternativa a la C-17 per acostar Osona i les dues comarques del Vallès per unes zones en les quals no hi hagi un impacte ambiental i territorial tan evident.

L'opció de l'autovia de Centelles està descartada?

Tothom sap exactament què és el que estem plantejant. No és el moment d'insistir-hi i no hi insistiré. Aquest és un govern que no fa disbarats. Pot anar més de pressa o més a poc a poc, pot tenir més encert o no tant encert, però aquest és un govern que no vol fer i que no fa disbarats.

D'Osona a la Garrotxa, un nou pont de comunicació



Nova carretera Vic-Olot

C-37

Tram: de Torelló a Sant Esteve d'en Bas pel túnel de Bracons

- Avui divendres posem en servei el nou eix Vic-Olot pel túnel de Bracons. Es tracta d'un tram de 19 km que inclou el túnel de Bracons, el tercer més llarg de Catalunya, amb una longitud de 4,5 km, dos carrils de circulació en direcció a Vic i un en direcció a Olot, i totes les mesures de seguretat d'una obra del segle XXI.
- D'aquesta manera les comarques d'Osona i la Garrotxa queden unides amb una via moderna i segura que permet reduir el temps de recorregut de 60 a menys de 30 minuts, amb la consegüent disminució d'emissions contaminants.

Aquesta nova carretera s'ha construït amb una especial cura i respecte per un entorn natural de gran bellesa i valor. Per això, l'obra inclou 7,8 km de túnel, 6 viaductes, 5 passos de fauna i, a més, s'hi han plantat 90.000 arbres i plantes d'espècies autòctones en 50 hectàrees.

- Cost d'obra executada: 308 MEUR



Jordi Costa, amb una mostra de la llet de la granja El Güell de Sant Martí, que acaba de carregar a les cisternes

ALBERT LLIMÓS

“Guanyarem temps i també comoditat”

Jordi Costa, de la Vall d'en Bas, recull diàriament la llet de granges d'Osona

Sant Martí Sescorts

J.S.

Les cisternes de llet que condueix Jordi Costa podran circular per l'Eix Vic-Olot. Serà un dels vehicles pesants autoritzats per creuar la barrera natural que separa les dues comarques, a partir d'ara salvada en línia recta pel túnel de Bracons. La família d'aquest transportista del Mallol fa gairebé 20 anys que circula amb camions per les vies que connecten Osona i la Garrotxa. Procedents de la Vall d'en Bas, recorren granges osonenques per recollir la llet que després entreguen a les plantes de les grans firmes de productes làctics, com Pascual, Puleva i Danone.

Quan es dirigeix a la Plana de Vic, Costa ressegueix la carretera de la Salut, que travessa el Collsacabra sense estalviar-se viratges. “Has de vigilar. No pots circular amb tranquil·litat”, explica el transportista garrotxí, de 28 anys, contractat per Vaquers d'Osona per distribuir la llet que surt de les seves explotacions. “Hem de venir uns

sis dies a la setmana. La llet s'ha de recollir cada dia, faci el temps que faci. Circulem a totes hores i qualsevol dia de l'any”, diu Costa, que suma vuit d'anys d'experiència al volant del camió.

Una de les granges que figuren en el seu recorregut és El Güell, de Sant Martí Sescorts. Mentre carrega les cisternes de llet, detalla com incidirà l'obertura de l'Eix Vic-Olot a la seva feina: “El problema que tenim ara són les comunicacions. Ens passem moltes hores al volant. L'eix ens facilitarà el treball. Hi guanyarem temps i també comoditat”. Costa, que amb el seu germà també s'encarrega d'una granja de vaques al Mallol, rebrà l'eix amb els braços oberts. I comprèn les dificultats tècniques que comportava l'execució del projecte. “No crec que els camions tinguem problemes. A l'Eix Transversal també hi ha rampes pronunciades. Suposo que hauran fet una bona carretera”, raona el transportista garrotxí, que a partir d'aquest divendres passarà per la boca oberta a Bracons.

Sang barrejada

L'alcalde de l'Esquirol, Josep Mas, és fill de pare osonenc i mare garrotxina

L'Esquirol

A.D.

El Collsacabra és a mig camí de Vic i Olot. De fet, és una barreja de veïns d'Osona i la Garrotxa. I es dona la casualitat que l'alcalde de l'Esquirol, Josep Mas, el municipi més gran del Collsacabra, és fill de pare osonenc i mare garrotxina. “Em sento identificat amb les dues comarques”, explica Mas.

La seva mare, Pilar Falgueras, era del veïnat de Can Trona de la Vall d'en Bas. De jove, ja es va instal·lar a l'Esquirol, on es va traslladar per treballar a la fonda de Cal Botiguer. Al poble va conèixer Pere Mas, nascut a Arcarons. I, després del pertinent festeig, es van casar: “Es van comprar una casa i es van quedar a viure a l'Esquirol. D'aquí en vaig sortir jo”, recorda Mas, alcalde des de l'any 2005.



Josep Mas

Tot i que ell per anar a Olot continuarà passant per la costa de la Salut, creu que l'eix de Bracons “és una obra molt important que agermana dues comarques” similars, però diferents. Similars, diu, perquè el món agrícola i ramader hi té pes, i diferents perquè “a la banda de Girona són més oberts i nosaltres més tancats”. La carretera unirà dues sensibilitats que Mas sent com a pròpies.

La Diputació de Girona gestiona més de 700 km de carreteres de la xarxa viària local

Comunica't.

Facilitar la mobilitat entre els municipis petits i mitjans és fonamental per garantir l'equilibri territorial de les nostres comarques. Per això, la Diputació de Girona realitza aquest any fins a 39 actuacions de millora de la xarxa que inclouen eixamplaments, variants, nous ponts o millores del ferm. L'objectiu: millorar-ne l'accessibilitat i la seguretat viària. Perquè visquem on visquem, la comunicació entre nosaltres és fonamental.

Diputació de Girona
www.ddgi.cat

221
municipis **D'**

El futbol passa per Bracons

Francesc Cargol i Jordi Dot, entrenador i capità del Manlleu, fan quatre cops per setmana el trajecte des d'Olot

Olot/Manlleu

J.S.

Francesc Cargol va arribar a la banqueta de l'AEC Manlleu després d'entrenar, entre altres equips, el Palafrugell, el Premià i els juvenils del Girona. Ben acollit pel club, el preparador olotí treballa per situar l'equip a la zona de play-off, aspiracions d'ascens a Segona B que es mantenen intactes. Però, per satisfer-les, Cargol hi ha de posar sacrifici, el que es necessita per fer quatre dies a la setmana el trajecte entre Olot i Manlleu per Ripoll. Com que la distància és llarga, el tècnic comparteix vehicle amb Jordi Dot, el capità de l'equip, un osonenc que des de fa temps resideix a la capital garrotxina, d'on és la seva parella.

Quan va fitxar pel Manlleu, Cargol es va interessar per les comunicacions entre Osona i la Garrotxa. Fins i tot va contactar amb la Direcció General de Carreteres per saber a quin ritme avançaven les obres de Bracons. En el



VIATGE COMPARTIT. A la primera imatge, Francesc Cargol surt del despatx que té al centre d'Olot. Agafa el cotxe i recull Jordi Dot (segona foto). Comparteixen el trajecte fins a Manlleu. Arriben amb el temps just per canviar-se i començar l'entrenament, a les 8 del vespre.

primer desplaçament entre Olot i Manlleu, va recórrer les carreteres de la Salut i Ripoll per saber quin seria el traçat més idoni. Tant ell

com Dot esperaven l'obertura del túnel per guanyar comoditat en el desplaçament. "Estem esperant fer aquest trajecte per un recor-



ISAAC MORENO

regut més curt i que duri menys temps", explica Cargol, que algun divendres s'ha quedat a dormir a Manlleu per evitar viatges nocturns.

"Ens anirà de conya. Ara tarden una hora en cada viatge", afegeix el central.

El capità del Manlleu també està acostumat a fer quilòmetres per jugar a futbol. Després de destacar amb el club osonenc, va passar per l'Espanyol B, el Sabadell, el Terrassa i el Girona, amb el qual va ascendir a Segona A, abans de tornar al Manlleu. "Li dic a la meva dona que, gràcies a mi, Olot s'ha obert al món. Quan vaig anar-hi a viure, acabaven de fer l'autovia d'Olot a Banyoles, que escurçava el viatge cap a Girona, on jo jugava. I ara que he d'anar a Manlleu, obriran l'Eix Vic-Olot", diu el central. La carretera apropiada part de les contrades gironines a Osona, i d'això se'n pot aprofitar el Manlleu. Amb el Girona instal·lat a Segona A i equips com el Figueres, el Palafrugell o el Banyoles en hores baixes, hi ha una bossa de jugadors amb nivell de Tercera i Segona B que veuran el club com un bon destí, per la categoria i la proximitat geogràfica.

pinsos de qualitat Avda. Eix 11 de setembre, nº 32 - 08500 Vic - Tel.93 883 21 12 - Fax 93 883 29 78 - info@pinsosvictoria.com

L'obra més polèmica

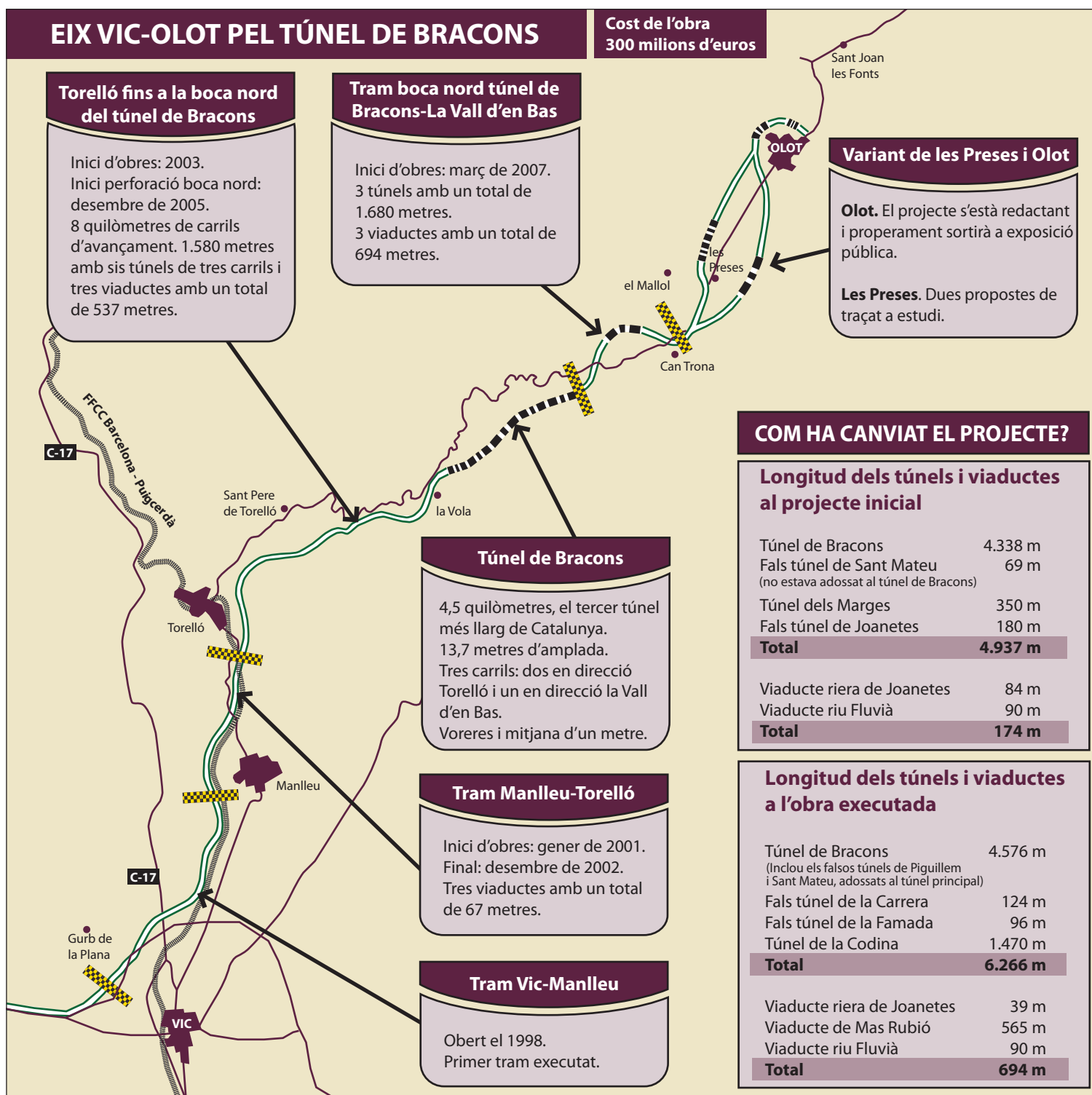
Les dificultats tècniques, les divergències polítiques i els moviments ciutadans van sembrar d'interrogants el projecte

Vic

J.S.
 Marcat per la confrontació política, però també per l'efervescència social, l'Eix Vic-Olot va rebre, des del primer moment, l'etiqueta d'obra polèmica. Controvertida per la disparitat de criteris, ningú va contribuir a netejar l'estigma de l'obra, engolida per una allau de declaracions, enquestes, estudis i propostes. Tampoc hi van ajudar les divergències polítiques. El projecte inicial, empès a principis de la dècada dels 90 pel govern de CiU, dibuixava sobre el mapa una carretera de gran capacitat que completava altres connexions de llarg recorregut, com l'Eix Transversal i l'autopista procedent de la Jonquera, que assumeixen el pas de vehicles pesants que fan transport internacional. Però, amb el canvi de govern, el projecte va patir una transformació important. Van canviar aspectes rellevants de la confecció tècnica d'una carretera que va convertir-se en una connexió intercomarcal entre Osona i la Garrotxa.

El debat sempre va pivotar sobre l'impacte mediambiental de l'obra. Moviments ciutadans com Salvem les Valls van posar en dubte la necessitat d'una via de grans dimensions entre Vic i Olot. Les concentracions van avivar el debat polític. Alguns partits, com ICV i ERC –aquest últim en les esferes locals–, van mostrar oposició al projecte gestat per CiU, en aquell moment al govern. Amb les eleccions del 2003 a l'horitzó, van iniciar-se les obres a Bracons, la part més emblemàtica del nou eix viari. I quan ja estava perforat un primer tram de túnel, el tripartit va assumir el control de la Generalitat. Els nous socis de govern (PSC, ERC i ICV) van haver de trobar l'encaix entre l'execució de l'obra –aturar el projecte s'endevinava impossible pel cost econòmic– i el compliment dels compromisos electorals. L'Eix Vic-Olot va canviar de perfil, però les obres van continuar. Ningú va assumir el cost d'avortar una carretera ja iniciada.

Superat el debat, arriba l'hora que els territoris analitzin les oportunitats que obre la nova connexió. Són rellevants les perspectives d'intercanvis comercials, d'aliances industrials, de potencialitats turístiques i de relacions socials.



El projecte, al detall

Les xifres ajuden a entendre l'envergadura d'una obra complexa i costosa

EL COST D'UNA OBRA COMPLEXA: 300 MILIONS

És la xifra facilitada pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques. El cost total del projecte explica l'envergadura d'una obra faraònica, que encara no s'ha completat, perquè falten per construir les variants de les Preses i Olot. La inversió necessària per fer aquestes actuacions, que tanquen tècnicament la infraestructura, no estan incloses en els 300 milions d'euros.

UN PROJECTE MARCAT PER TÚNELS I VIADUCTES

Amb canvis substancials respecte al projecte inicial,

l'Eix Vic-Olot ha hagut de salvar, amb una complexa fusió de túnels i viaductes, la complicada orografia del territori. L'obra estrella ha estat la perforació de Bracons, que ha esdevingut el tercer túnel més llarg de Catalunya, amb una longitud de 4.576 metres. Han estat necessaris cinc anys i mig d'actuacions per fer-lo realitat. Els operaris hi han treballat, per torns, les 24 hores del dia. En el projecte inicial, el túnel de Bracons s'allargava 4.338 metres, 238 menys que el que ha vist la llum. El projecte definitiu hi ha incorporat els falsos túnels de Piguillem i

Sant Mateu, que han estat adossats al túnel principal. La longitud dels túnels del nou eix viari supera els 6.200 metres.

UNA CARRETERA EXECUTADA PER FASES

Després de dues dècades de projectes i obres, la carretera s'obrirà al trànsit. En el moment de gestar-la, la Generalitat va programar les actuacions per fases. El primer segment a executar-se va ser al costat osonenc, el més proper a Vic, que va adquirir la categoria de desdoblament de la C-17. L'últim tram, encara pendent de construcció, serà el que vorejarà les Preses i Olot.

LES DATES CLAU: DE LA PERFORACIÓ DE BRACONS AL PACTE DEL TINELL

L'agost del 2003 es comença a foradar la boca sud del túnel de Bracons, al costat osonenc. Arran de les eleccions al Parlament que provoquen un canvi de govern, el conseller Joaquim Nadal anuncia una aturada provisional de les obres a Bracons (13 de febrer de 2004), a l'espera de la decisió que ha de madurar el tripartit. Els socis del nou govern (PSC, ERC i ICV) llimen diferències i varien el projecte confeccionat per CiU. Un mes després, al març, els operaris tornen a la feina.

“No vam ser prou forts per tombar el projecte”

Entrevista a Raül Valls, portaveu de Salvem les Valls, col·lectiu que s'oposava a l'Eix Vic-Olot

Vic

J.S.
Salvem les Valls va mantenir una oposició frontal al projecte de Bracons. Quina valoració fa de l'obra?

Continuem mantenint el que durant molt anys vam anar plantejant. És un projecte que té un impacte ambiental sever en el territori, que és una ferida important, des del punt de vista ecològic. Des de l'òptica social, és un element negatiu, pels efectes que pot tenir l'Eix Vic-Olot un cop obert, com els possibles canvis d'usos del sòl que hi pugui haver al voltant de la carretera, especialment a la Vall d'en Bas. Des del punt de vista econòmic, aquell model de desenvolupament que va promoure el projecte, així com d'altres projectes d'infraestructures de gran format, està en crisi curiosament el mateix any que s'inaugura Bracons. La nostra pregunta és: realment l'Eix Vic-Olot no arriba fora de temps? No tard sinó fora de temps. No és una resposta equívoca? El temps dirà si teníem raó o no en teníem.

No confien en la gestió dels ajuntaments a l'hora de planificar els creixements urbanístics?

Confiam que els instruments de planejament siguin útils, però el que demanarem, com a moviment social, és que s'utilitzin i que es tinguin en compte les característiques de la vall perquè no apareguin elements que la vagin desfigurant.

Quines sensacions li queden del resultat d'aquell moviment d'oposició al projecte de Bracons?



Una manifestació ciutadana d'oposició al projecte de Bracons, convocada el desembre del 2003

Et queden sensacions contradictòries. Et queda la sensació, per una banda, de tristesa, de no haver aconseguit l'objectiu, d'haver estat derrotat en l'intent. Malgrat tots els esforços que hi vam posar, no vam ser prou forts per tombar el projecte. És difícil tombar una carretera en aquest país, no ens enganyem. Per altra banda, també hi ha coses positives. Vam provocar una reflexió, un debat important al voltant d'una cosa que tothom acceptava plàcidament: que la carretera no era un regal. Vam situar elements de debat des de la ciutadania molt potents i que han posat en qüestió coses que avui senyors com Nicolas Sarkozy es plantegen fer, com una moratòria d'autovies a França. Potser no anàvem tan desencaminats quan dèiem que el model de

desenvolupament que volíem que s'implementés no reclamava infraestructures com l'Eix Vic-Olot.

Concentració aquest divendres

La plataforma Salvem les Valls expressarà el seu rebuig a l'Eix Vic-Olot amb una concentració aquest divendres. El punt de protesta serà el giratori del polígon la Serra, a Sant Esteve d'en Bas (Garrotxa), a 2/4 de 4 de la tarda. Coincidirà amb l'obertura de la carretera als vehicles.

Com es van sentir quan, amb el canvi de govern [integrat per algunes forces que els havien donat suport] es va replantejar el projecte,

però no es va aturar?

Ens vam sentir que perdíem suports importants que havíem tingut. Havíem estat capaços de situar el debat, fins i tot, dins d'algunes formacions polítiques. No hi havia unanimitat respecte al projecte dins de cap partit. CiU tenia les seves veus crítiques, dins del PSC, la gent de Ciutadans pel Canvi s'hi va oposar, dins d'ERC hi havia diferents posicions, però en general hi havia una posició en contra, i ICV, que va expressar més clarament la seva oposició. Quan va arribar l'acord tripartit, allò va ser una situació final. Continuem pensant que es podia haver fet quelcom més i que els partits polítics que van oposar-se a Bracons, tal com deien els seus programes electorals, podien haver fet molt més per aturar l'obra.

No creien necessària una millora de les comunicacions entre la Garrotxa i Osona?

Socialment, no hi havia una necessitat que entre Vic i Olot hi hagués una connexió per carretera. Si es consultaven els estudis de mobilitat entre les dues comarques, no eren ni tan sols mínimament significatius. Per tant, no hi havia aquesta necessitat. De fet, els partits polítics no ho van dir mai. Es tractava de generar la necessitat per promoure un moviment econòmic que ja veurem quin és i a quins sectors afavoreix. Millorar connexions entre Vic i Olot, per descomptat. Ara, que això s'hagués de fer amb una carretera amb aquest impacte ambiental era la nostra objecció fonamental. Ni Vic, ni Olot, ni Osona, ni la Garrotxa hi poden sortir guanyant que més camions travessin el seu territori. S'ha venut molt l'Eix Vic-Olot com un favor que es feia a les dues comarques. Però té d'altres funcionalitats que no s'han volgut explicar amb tant èmfasi.

Considera que la carretera serà perillosa, tenint en compte que és una via ràpida sense mitjana de separació?

Hi ha trams que no són molt simpàtics. El viaducte de Rubió, quan la carretera entra a la Vall d'en Bas, és una bona rampa. Ja veurem què suposarà això, sobretot pel trànsit pesant, que és el que sempre genera problemàtiques. Hi ha qui diu que la carretera havia de ser de quatre carrils, un cop se sabia que es feia. En aquest debat Salvem les Valls ja no hem volgut entrar-hi. Pensem que com més petita sigui la ferida, millor. Tant de bo Bracons no sigui perillosa, tant de bo Bracons no se saturi i sigui una via de comunicació intercomarcal. Malament si la carretera acaba saturada, perquè això voldrà dir que serà més del mateix del model de mobilitat.



Osona i la Garrotxa, més a prop



Ajuntament de Gurb

Dues comarques agermanades

El geògraf Jaume Font repassa amb EL 9 NOU els lligams històrics entre Osona i la Garrotxa

COMARQUES UNIDES PER UNA VIA ROMANA

“Sempre hi ha hagut un lligam molt important entre Osona i la Garrotxa, inicialment entre les dues comarques. Però totes dues també estaven situades en un itinerari de més llarg recorregut, que era el que entrava o bé per la vall del Fluvià o pel coll d'Ares, del coll d'Ares travessava per Capsacosta cap al pla d'Olot i d'en Bas, d'aquí pujava al Collsacabra i anava cap a la plana de Vic, i de Vic entrava per Caldes de Montbui cap a la plana del Vallès, o bé per Collsuspina cap al Bages i l'interior del país. Hi ha constància d'una antiga via romana, que entraria per aquest sector. No es pot demostrar al llarg del seu recorregut, però sí que en queden vestigis que denoten que aquest era un camí important. També ho és, en èpoques posteriors. El llibre del pagès Joan Guàrdia, de l'Esquirol, explica que, durant les invasions franceses de la guerra dels Segadors, on va néixer el poble constantment hi havia el pas dels exèrcits espanyols i francesos, fet que indica que era un camí molt concorregut”.

EL CAMÍ RAL, LA LÍNIA MÉS RECTA ENTRE VIC I OTOT

“Si fas una línia entre la plana del Roselló i l'interior del territori català, la línia més recta passa per aquest sector. La primera cosa a tenir en compte és que Catalunya té un relleu que dificulta molt les comunicacions i, per tant, entre aquest joc d'obstacles i de passadissos s'ha de buscar el camí que té més lògica i coherència. A part d'això, el camí ral de Vic



Un cartell que indica el trajecte cap a la capital garrotxina, situat a l'entorn del giratori de Torelló

a Olot va agafar una gran presència, perquè Olot es converteix en un gran centre industrial, dels primers del país. Tindriem Barcelona i, pràcticament al darrere, Olot i Berga, que eren els grans centres de la preindustrialització. I el camí més curt per anar d'Olot a Barcelona passava per aquest camí ral. De manera que això explicaria que naixessin tres pobles, tots com a conseqüència del tragí que hi havia. Són els Hostalets d'en Bas, Cantonigròs i l'Esquirol”.

LA CARRETERA DE LA SALUT: UNA VIA DE REVOLTS 'INTERESSATS'

“Aquesta carretera sempre ha tingut una certa dissort. Es va plantejar molt aviat i entra en els plans de carreteres del segle XIX. De fet, des de la banda de Barcelona es va fer molt ràpid, gairebé a la primera meitat del segle. Quan s'acaba la carretera de Vic, ja comença la d'Olot. De



Jaume Font

seguida arriba a l'Esquirol i al límit provincial, a la Devesa, on queda aturada molts anys, sobretot perquè des de Girona es veia una carretera contrària als seus interessos provincials. Va quedar encallada fins poc temps abans de la Guerra Civil. Això ho explica molt bé Josep Pla. També explica Pla que la carretera és tan sinuosa al Collsacabra perquè els grans propietaris

van convidar el representant del Ministeri i s'ho van fer venir bé perquè la carretera passés per cadascuna de les seves propietats. No diré quines, però són conegudes per tothom al Collsacabra. Això explica que la carretera faci una marrada enorme per aquestes contrades. Potser l'única justificació perquè la carretera s'allunyi tant de la línia recta entre Vic i Olot sigui el fet de donar servei a Rupit. En relació amb el camí ral, la volta és espectacular. En canvi, Bracons és un itinerari molt recte”.

EL PROJECTE D'UNIR TORELLÓ I OTOT AMB TREN

“Hi ha un moment en què Olot és una gran potència industrial, i a Olot hi havia d'arribar el cotó. De manera que Olot comença a quedar ofegada per la manca de comunicacions. I és llavors quan es preveuen moltes solucions. Com que cap al 1882 ja arriba el tren a Sant Joan de les Abadesses, i també a Torelló, es proposa

que la connexió amb tren es faci o bé per Sant Joan o bé per Torelló. En el cas de Torelló, el projecte passava just per on hi ha el traçat actual de la carretera. De fet, Bracons sempre s'havia vist com el punt més dèbil per superar la barrera muntanyosa que separa Vic de l'àmbit gironí. Aquell projecte del tren no es va concretar, probablement, perquè no es van trobar les inversions. I també perquè les ciutats gironines, com Palamós o Sant Feliu de Guíxols, que eren molt dinàmiques, ja havien construït els seus trens. I és el moment en què es pensa a fer el tren des d'Olot fins a Girona, que arribaria molt tard, l'any 1911, una data molt tardana per haver beneficiat la ciutat en relació amb la industrialització”.

L'EIX VIC-OTOT ARRIBA MOLT TARD

“Arriba molt tard perquè s'haurien pogut aprofitar sinergies. Les economies d'Osona i la Garrotxa són bastant complementàries. Fins i tot s'ha parlat de l'existència d'un clúster important d'indústries de la carn. Pel que fa a les indústries agroalimentàries, Osona en té d'autòctones i molt importants, però també la Garrotxa i l'àmbit gironí. I potser el que és més rellevant, no són multinacionals, són empreses de casa. La carretera, probablement, les hauria afavorit. El sector de la investigació hi podria haver anat lligat, com la Universitat de Vic i la Universitat de Girona. Però la carretera no només hauria afavorit el sector agroalimentari, també el tèxtil o el disseny”.

Dues comarques veïnes fent el camí més curt.

Ajuntament de Manlleu



manlleu, capital del Ter

Vic i Olot es donen la mà

Els alcaldes de les capitals d'Osona i la Garrotxa analitzen el nou escenari que ofereix l'obertura de Bracons

Rupit-Pruit

J.S.

Es van trobar fa dues setmanes a Rupit-Pruit en la presentació de les millores del camí ral i són conscients que, en el futur immediat, els contactes es multiplicaran, perquè així ho exigeix l'obertura d'una carretera que canvia les perspectives de relació entre les ciutats que governen. L'alcalde de Vic, Josep M. Vila d'Abadal (CiU), i el d'Olot, Lluís Sacrest (PSC), entenen les possibilitats que ofereix el nou eix viari que s'endinsa per Bracons. De fet, les dues capitals ja han activat contactes per complementar serveis en l'àmbit sanitari. Sobre la taula també hi ha altres projectes més embrionaris, com la possibilitat que Olot pugui disposar d'una facultat de Belles Arts, amb el suport de la Universitat de Vic.

Les relacions del sector agroalimentari o el ventall d'oportunitats per al turisme són altres reptes que demanen dedicació. I les dues



Josep M. Vila d'Abadal i Lluís Sacrest se saluden després de l'acte de presentació de les millores al camí ral a Rupit-Pruit

comarques comencen a fer passos. Per exemple, la Garrotxa tindrà una presència rellevant en aquest Mercat del Ram. "Hi ha moltes possibilitats de relació, infinites", diu l'alcalde de Vic. "El

túnel de Bracons recupera una relació antiga entre dues comarques que tenien costums similars, però que les noves comunicacions i l'ús del cotxe havien trencat, en favor de l'àmbit de Girona",

recorda Vila d'Abadal. L'alcalde d'Olot comparteix la reflexió: "Segur que avui no som conscients del canvi que això suposa. D'aquí a deu anys, les coses seran per a una i altra ciutat molt

diferents". "Durant molts anys aquestes dues comarques han estat juntes, però donant-se l'esquena", afirma Sacrest.

Els alcaldes prefereixen evitar la polèmica respecte al disseny final de l'Eix Vic-Olot. "Aquesta infraestructura podia haver arribat abans. L'havíem reclamat les dues comarques, tant els osonencs com els garrotxins. Però està bé que arribi. Potser hi ha crítiques a la mida i al disseny, de tres vies en comptes de quatre carrils. En el futur es pot desdoblir, com ja ha passat amb l'Eix [Transversal]", explica Vila d'Abadal. "El més important és que ha arribat. De res servirà parlar del que podia haver estat. Hem d'estar satisfets perquè s'ha fet una inversió molt important, superant moltes dificultats", raona Sacrest. "El projecte assoleix els dos objectius perseguits: aconseguir una connexió eficaç entre les dues comarques, i minimitzar el seu impacte visual i mediambiental", afirma l'alcalde d'Olot.

ALBERT ALEMANY

Benvinguts a la Garrotxa

Gaudiu d'un entorn de somni on trobareu un hotel amb encant en un parc natural



US CONVIDEM A PRENDRE LES POSTRES
EN EL NOSTRE RESTAURANT
(PROMOCIÓ FINS AL 30 D'ABRIL)



el Ventós
restaurant-hotel ****

**Per reservar taula
truqueu al 972 107 962**

Retalleu aquest cupó i
porteu-lo al restaurant
per gaudir de la promoció

www.elventos.com · Tel. 972 107 962 · Ctra. de Sant Iscle de Colltort · Girona

Vic-Olot, un eix d'oportunitats

Josep Burgaya *Tinent d'alcalde d'Economia i Hisenda de l'Ajuntament de Vic*

L'obertura del túnel de Bracons, aquest divendres, coincideix amb la celebració del Mercat del Ram de Vic. Estem segurs que la posada en funcionament d'aquest eix preferent del Pla de Carreteres de la Generalitat farà augmentar l'afluència de visitants procedents de la comarca de la Garrotxa.

Es visualitzarà d'aquesta manera un dels molts efectes positius d'aquesta infraestructura: l'acostament entre dues comarques que fins ara, tot i la proximitat geogràfica, quedaven molt separades. El trajecte entre les dues ciutats, Vic i Olot, es reduirà a la meitat.

La seva obertura comportarà canvis socials i econòmics de gran envergadura. La indústria agroalimentària serà un dels sectors a qui l'entrada en funcionament de l'eix beneficiarà notablement. També en sortiran enfortits el sector serveis, especialment el turisme, el transport i la construcció. Així mateix facilitarà la mobilitat laboral entre les dues comarques, avui pràcticament inexistent.

En definitiva, gràcies a l'eix es podran establir més sinèrgies positives entre Osona i la Garrotxa, entre dues ciutats, Vic i Olot, que ja han començat a fer iniciatives conjuntes. L'any passat, Vic va ser present a la Fira de Sant Lluc amb un estand institucional a partir del qual vam poder promocionar

la nostra ciutat, els atractius turístics, la cultura, la gastronomia, les festes i els mercats. Ara, la Garrotxa farà el mateix, participant en el nostre Mercat del Ram, al costat del Ripollès i Osona.

Amb la nova carretera se'ns obren, doncs, moltes possibilitats de negoci que hem de saber aprofitar. Hem de fer que Vic es consolidi com un punt de destinació turística important, i amb això, ja hi estem treballant.

Fa unes setmanes vam presentar una nova marca turística, Vicmou, una marca que no només descriu una realitat (Vic marxa, Vic funciona, Vic tira endavant), sinó que també estimula les ganes de venir a visitar-la.

En l'àmbit de la política turística estem tirant endavant i també estudiant projectes importants, com la construcció d'establiments hotelers de diferents categories, que la ciutat necessita.

En aquest sentit crec que amb l'Eix Vic-Olot hi tenim molt de guanyat. La nova carretera consolida la nostra ciutat com un punt estratègic en el conjunt de la Catalunya interior, però també a nivell nacional, de país. D'una banda, perquè, més enllà

Amb la nova carretera se'ns obren moltes possibilitats de negoci

de la seva funció intercomarcal, neix amb la funció d'eix internacional que ens connectarà amb Europa via Figueres i la frontera francesa a través de l'Eix Pirinenc. De l'altra, perquè quan es porti a terme el desdoblament de la línia de tren, Vic es convertirà en la ciutat d'enllaç ferroviari de la Garrotxa.

Del Pla d'Infraestructures relatives a la xarxa viària que projecta el govern de la Generalitat també queda per completar el desdoblament de la C-17, i de l'Eix Transversal, i la construcció d'un ferrocarril transversal que comunicarà Lleida amb Girona, unint al seu pas la nostra ciutat amb Mollerussa, Tàrraga, Cervera, Igualada, Manresa. Estem, doncs, en una posició estratègica immillorable pel que fa al mapa de les principals comunicacions que queden per completar. Una posició que revertirà econòmicament en el nostre territori, ens aportarà riquesa i ens farà ser més competitius.

Ens hauria agradat més que l'eix tingués més amplada i més capacitat, perquè fos l'alternativa a l'Eix Transversal i a l'autopista de la costa. S'evitarien col·lapses i posar limitacions al trànsit pesant que hi circularà.

De moment, però, el més important és que l'Eix Vic-Olot és avui una realitat i que l'afectació paisatgística ha estat mínima. En aquest cas el govern ha actuat amb sensibilitat per aconseguir una carretera respectuosa amb un entorn natural que és espectacular.

La Vic-Olot: bona notícia o oportunitat perduda?

Ramon Espadaler *Diputat de CiU al Parlament ramon.espadaler@parlament.cat*

L'entrada en servei de la Vic-Olot és una bona notícia. Ens n'hem de felicitar, alhora que hem de saber-la aprofitar, justament en un moment de crisi com el que estem vivint. Apostar per la connectivitat, escurçar les distàncies i avançar en la millora de la nostra xarxa viària són aspectes positius, ja que propicien la millora de la competitivitat. A les nostres mans està el saber aprofitar tot el potencial que ens ofereix aquesta nova infraestructura en terrenys tan diversos com l'industrial, el turístic, l'universitari o en els àmbits cultural, lúdic o dels serveis.

Això no obstant, l'accidentat procés polític que ha patit aquesta infraestructura des de l'arribada del tripartit al govern català a finals del 2003 s'ha traduït a la pràctica en una pèrdua significativa del seu potencial o, el que és el mateix, en una oportunitat perduda. La paralització de l'obra durant més d'un any, així com el replanteig a la baixa d'aquesta infraestructura, han estat dos factors que pagarem molt cars. Si se'm permet, força més cars que una obra que, entre demores i replantejos, ens ha aca-

bat costant un 40% més del previst inicialment.

Si analitzem la seqüència dels esdeveniments, ens adonarem que dilluns mateix començarem a pagar l'elevat peatge que el partit majoritari del govern va acceptar dels seus socis minoritaris ara fa cinc anys. Un peatge que també incorporà el cost d'haver decidit tard i malament importants aspectes col·laterals de la Vic-Olot. Passar de quatre carrils a dos per imposició dels ecosocialistes, així com no tenir resolt a dia d'avui ni el Quart Cinturó, ni la variant d'Olot, són qüestions que redueixen notòriament el potencial dinamitzador de la Vic-Olot. Una indecisió i una inacció que ens aboquen a un col·lapse cert tant a la C-17, com a l'entorn d'Olot. I, el que és més greu encara, a una sinistralitat potencialment més elevada, ja que enlloc està escrit que l'alternança entre dos i tres carrils sigui més segura que els dos carrils per banda.

Recordo com si fos ara el debat que vam tenir al respecte al Parlament a principis del 2004. Ja aleshores es va posar de manifest que la concepció de la Vic-Olot de CiU era diametralment oposada a la que, malauradament, es va acabar imposant després de no pocs equilibris al si del tripartit. Per CiU la Vic-Olot era quelcom més que un simple nex-

entre capitals de comarca. Nosaltres la vam concebre també com una nova via d'accés a Europa des de l'anomenada Catalunya Central. Per això es va plantejar un eix de quatre carrils, per això es va plantejar executar-la simultàniament a la variant de circumval·lació d'Olot i per això anava indefectiblement vinculada tant a l'Olot-Figueres, com al Quart Cinturó.

Davant d'aquest plantejament, es va acabar imposant el del tripartit: una via intercomarcal d'un carril per banda i, lògicament, desconnectada tant de la variant d'Olot, com del Quart Cinturó. I així estem: avui inaugurarem una carretera per la qual no hi podran passar determinats camions, cosa que equival a dir que els farem fer més quilòmetres, que cremaran més gasoil i que, per tant, faran moltes més emissions de CO₂. I tot plegat no se sap ben bé si per una mal entesa sostenibilitat ambiental, o per una egoïstament entesa sostenibilitat del tripartit. En qualsevol cas, benvinguda sigui aquesta nova via de comunicació amb totes les seves imperfeccions. Una via que, per cert, si no hagués estat licitada l'any 2002, probablement hauria tingut el mateix destí que el Quart Cinturó, el més calent del qual és a l'aigüera.

VIC i OLOT MÉS A PROP

UVIC
UNIVERSITAT
DE VIC

www.uvic.cat
93 881 61 77

**Obre't les
portes al món**