

El nou calendari de la N-II segons la ministra Ana Pastor



El nou calendari de la N-II segons la ministra Ana Pastor

"El contracte de construcció del tram Caldes-Sils contempla un període de 15 mesos. Els documents de "reprogramació" del Ministeri de Foment parlen d'una nova data amb uns sis mesos de retard"

JORDI XUCLÀ

El dimarts 13 d'agost la ministra de Foment va ser tres quarts d'hora a Fornells de la Selva per inaugurar un nou accés de l'AP-7 que constitueix l'inici del tram de la variant de Girona per l'autopista. Durant la seva estada, va anunciar el nou calendari del desdoblament de l'N-II. Amb habilitat en l'ús del llenguatge va

anunciar uns compromisos que mereixen alguns comentaris. Vull dir que tinc bon concepte de la ministra Ana Pastor (el ministre de Foment més receptiu dels quatre que he tractat) però també vull dir que la N-II és una assignatura pendent del Govern de l'Estat que també ha fet ensopegar a l'actual executiu del Partit Popular. Vegem-ho.

1-Retard en el desdoblament Caldes de Malavella-Sils. El contracte de construcció del tram desdoblament de la N-II Caldes de Malavella-Sils contempla un període d'execució de 15 mesos. L'obra, reiniciada l'octubre de 2012, hauria d'estar finalitzada el gener de 2014. La ministra va anunciar "si tot va bé, la finalització en el primer semestre de 2014": Els documents de "reprogramació" del Ministeri de Foment parlen d'una nova data amb uns sis mesos de retràs.

2-La negligència de l'accés a Vilademuls. Ja sabem que fa vint anys els governs socialista, de l'Estat i de la ciutat, es van equivocar amb la variant de Sant Daniel i avui la variant de Girona és per l'autopista com deien aquelles pintades de començaments dels 90 avui pràcticament esborrades: "N-II per l'autopista". El temps ha donat la raó als que feien aquelles pintades. Variant de Girona amb tram gratuït de Fornells a Vilademuls. Per l'empresa concessionària de l'autopista l'accés a Vilademuls podria estar acabat en molt poques setmanes, o ja podria estar en funcionament. Però va lligat a unes obres d'accés a la N-II i, per seguretat, de continuïtat d'un tram desdoblament: el minitram Medinyà-Orriols de 3,3 quilòmetres. Com que l'Estat s'ha adormit a la palla en aquest tram, no pot entrar en funcionament l'accés a Vilademuls fins al juny de 2014. Un any perdut per tenir la variant de Girona completa.

3-Abandonament definitiu del desdoblament Maçanet de la Selva-Tordera. Com ja va anunciar en resposta a una interpel·lació parlamentària que li vaig fer a la ministra el 24 d'octubre de 2012, el govern ha abandonat definitivament el projecte de desdoblament del 9,4 quilòmetres entre Maçanet de la Selva i Tordera, que vol dir deixar sense connexió per autovia la capital amb una zona d'uns 200 mil habitants conformada per la Selva Marítima i pobles de la Selva interior.

4-Com el desdoblament del tram nord de la N-II? La ministra de Foment va anunciar, també, que durant l'any 2014 es posaran a licitació els trams del nord, sis trams entre Vilademuls i la Jonquera. Que ningú pensi que aquell any es veuran màquines en aquells trams, un procés de licitació porta nou mesos entre el inici de la licitació i la firma del contracte. Quan tot va molt bé. Les variants de Bàscara i Pont de Molins són les que van més endarrerides en la redacció del projecte. I són les dues obres més complexes. El Govern pensa en una duplicació de calçada (que vol dir aprofitar l'actual traçat i, per tant, fer una autovia amb més corbes). Em sembla una solució correcta i

suficient per èpoques de crisi econòmica i amb una autopista per llargs recorreguts que transcorre en paral·lel. I el govern pensa en un peatge a l'ombra per aquests trams: concessió a una empresa en la construcció i explotació i pagament diferit durant unes quantes desenes d'anys. El govern de la Generalitat ha usat (i tal vegada abusat) d'aquest sistema. És curiós que el Govern de l'Estat no havia utilitzat mai en cap lloc de la geografia hispànica aquest model de peatge a l'ombra: sempre tenien diners per pagar en efectiu tots els més de 8.000 quilòmetres d'autovia construïts. Quan les vaques són flaques, comencen les obres de "pagament en diferit" (els sona l'expressió?) de la duplicació de calçada de la N-II. Una autovia molt més simple que els 8.000 quilòmetres anteriors. Una autovia suficient per gent soferta com nosaltres.

5- Qui paga tot això? Per reproduir l'expressió de Josep Pla: "Qui paga tot això?". L'any 2021 s'acaba la concessió de l'autopista AP-7, concessió iniciada els anys seixanta del segle passat. Queden vuit anys, estem a la recta final. El contracte firmat i les respostes oficials del Govern mantenen l'any 2021 com a final de la concessió. Però la concessionària s'aboca a ampliacions i nous accessos. D'aquí a vuit anys sabrem si totes aquestes millores van a càrrec d'una ampliació de la concessió.

Francisco Álvarez-Cascos va ser un bon ministre pel desdoblament de l'A-26 i eficaç en la gestió de l'1% cultural. Magdalena Álvarez era intractable. José Blanco intentava estar per la N-II però se li escapaven moltes coses perquè dedicava el temps a les conspiracions de partit (es va despistar tant que fins i tot es va oblidar d'iniciar unes obres pressupostades abans de l'última campanya electoral).

Ana Pastor, que fa deu anys que tracto, sembla decidida a millorar parcialment la N-II. Però no tot brilla tant com els anuncis fets fa dos dies a Fornells de la Selva. Per això m'ha semblat oportú aportar aquestes dades que aporten realisme a l'insuportable lentitud en el desdoblament de la N-II.

Font del document:

http://www.diaridegirona.cat/comarques/2013/08/15/nou-calendari-n-ii-segons/630716.html?utm_source=rss