

# inventari de propòsits

---



inventari de propòsits

---

JORDI XUCLÀ

el que queda per fer

Dilluns 22 de desembre, la ministra de Foment ha inaugurat els prop de 7 quilòmetres d'autovia A-2 entre Caldes de Malavella i Sils, que s'han construït a raó de un quilòmetre per any, onze mesos o més més tard del que contemplava l'últim contracte de construcció.

Tenim memòria i sobren els adjectius. Ara, les obres de menys de tres quilòmetres fins a Maçanet i per a l'any que ve el reinici de les obres començades i abandonades de Medinyà-Orrriols. Aquesta serà la legislatura d'acabar obres començades durant el govern socialista. Ni un tram nou serà licitat durant la present legislatura. I volent reconèixer que la ministra Ana Pastor s'ha pres més

seriosament la N-II que els seus antecessors, queden dues notícies irrefutables en el capítol del que queda per fer. En primer lloc: encara queden més de 50 quilòmetres de la N-II per desdoblal al seu pas per les comarques gironines (més de la meitat), que suposen tot l'Alt Empordà i la inexplicable no connexió per autovia de la primera i la segona ciutat de la demarcació (Girona-Figueres). Segona dada: per primer cop en aquesta legislatura el Govern de l'Estat ha anunciat que treu del mapa d'autovies el tram Maçanet-Tordera, la qual cosa vol dir orientar part de la Selva i tota la Selva Marítima més cap al Maresme i Barcelona que no pas cap a Girona. Mapes.

un debat obert

Fa una setmana donava compte d'una resposta oficial del Govern espanyol que anunciava, per fi, la firma d'un conveni amb la Generalitat per la construcció d'un baixador (petita estació) a l'aeroport de Girona per convertir-lo en el primer aeroport ibèric connectat amb alta velocitat, com ho són els de París o Amsterdam. Es un projecte que no serà realitat ni demà ni demà passat. Però que em sembla altament positiu i que té un cost-benefici inqüestionable. Aquesta anunci ha obert un cert debat en les xarxes socials entre ciutadans escaldats pel mal ús de diners públics en infraestructures. Prego que busquin pel google la imatge "baixador d'AVE" per fer-se la idea de la modesta inversió de la qual estem parlant. Alguns diuen: perquè una estació en un aeroport que té menys passatgers? Jo repregunto: per què no una estació en un aeroport que segur que faria créixer el nombre de passatgers? L'obra pública té intencionalitat de planificació i reequilibri territorial. I sobre el nombre de passatgers a l'aeroport de Girona, un dia podem parlar llargament sobre el cost de la subvenció pública a les companyies privades i el punt d'equilibri en un moment d'austeritat pressupostària. Retinguin una dada: cada cop que un viatger posa la seva part posterior en un seient de Ryanair, la companyia rep una ajuda indirecta de set euros. Convé fomentar el turisme, cert. I convé prioritzar en època de restriccions en serveis essencials. Crec que un baixador de l'alta velocitat a l'aeroport de Girona faria més que moltes d'aquesta ajudes a companyies aeronàutiques.

Estem pel tema o no?

Al cap de carrer del final d'any, en el remolí de la societat líquida on tot és instantani i el record i la perspectiva són febles, mirem on som per un moment. Amb mirada transcendent, si us plau.

Parem el rodar dels cavallets per un moment, deixem d'encantar-nos en l'autocontemplació hedonista d'Instagram i el periodisme de declaracions i contradecларacions, de frases fàcils i poc esforç intel·lectual. El soroll que tapa la remor més dolça que ha fet aquest país civí des de fa decennis.

On som en aquesta hora gran de la història del nostre país? El 9 de novembre de 2014 vam alliberar-nos de tantes renúncies del pacte de la transició, vam recordar pares i avis i vam dir alt i clar quin futur volem. Dia gran abans d'ahir. No el deixem engolir per la pantalla plana. Va ser un dia sobresortint.

El 25 de novembre el president de la Generalitat va presentar un pla de ruta a l'altura de l'home que ha arribat fins on no havíem arribat mai. Abans d'ahir. Una proposta que pensa en gran per una societat que n'està fins a la barretina de la política a la menuda. Però en un mes, només en un mes, ja hi tornem a ser: política de tàctica. Només el món oriental hi guanya perquè l'estratègia no té pressa ni urgències d'egos ferits.

Ja som a cap de carrer: estem pel tema o no? Ja ho va dir fa quatre dies Carme Forcadell: o entenem el moment actual o els ciutadans passaran per sobre dels partits.

A Eslovènia ho van saber fer bé, i amb un èxit impecable i polític. Ja som a cap de carrer, estem pel tema o no? Llista unitària fins a l'últim minut. Si no, unitat dels que pensem igual. Els votants són savis, quan posen i quan treuen. En aquesta hora, no ens equivoquéssim pas. Per fer-ho molt més ben fet que en el segle passat. I no es preocupi, que després sortirà discretament de l'escenari. I via fora, pel país nou.

## Calendaris

Segona quinzena de gener, elecció del nou president de la República italiana que rellevarà el president Giorgio Napolitano, de 89 anys (una vida de navegació amb temps orientals), finals de gener o primer de febrer eleccions a Grècia i atenció al resultat de Tsirisa qui, prop de la majoria absoluta, pot iniciar un nou cicle de reajust en la política de disciplina financera de l'eurozona. Atenció a la setmana del 12 de gener, que és quan sabrem si els catalans som cridats a les urnes el 22 de març, o ja més tard.

Font del document:

[http://www.diaridegirona.cat/comarques/2014/12/28/inventari-propositos/703379.html?utm\\_source=rss](http://www.diaridegirona.cat/comarques/2014/12/28/inventari-propositos/703379.html?utm_source=rss)