

Maçanet-Sils: Els 4,7 km d'obra més llargs de la història

Els pressupostos de l'Estat han promès inversions a l'N-II des del 2004. En els últims 14 anys la majoria de partides no es van executar i el tram, de menys de 5 km i actualment en obres, es preveu acabar el 2019



Maçanet-Sils: Els 4,7 km d'obra més llargs de la història

Havia de ser un obra de tres o quatre anys de durada i s'ha acabat convertint possiblement en l'obra més llarga de la història a les comarques gironines. L'objectiu, desdoblant 4,7 quilòmetres de l'N-II entre Maçanet de la Selva i Sils, una reivindicació històrica que, en realitat, havia de transformar tot el recorregut des de Tordera i fins a la frontera francesa.

Durant 14 exercicis, del 2004 al 2017 -excepte el 2005- els pressupostos generals de l'Estat han inclòs una partida d'inversió per actuar en aquest tram de la Selva. Els diferents governs, del PP i del PSOE, s'han anat felicitant al llarg dels anys d'haver inclòs el desdoblament en les partides pressupostàries. Frases com «l'N-II és una infraestructura molt necessària», «l'N-II és una prioritat» o «vam iniciar aquest projecte, i, per tant, ens hi sentim absolutament compromesos», han sortit de la boca dels polítics amb responsabilitats a l'Estat. En la realitat, la majoria de les partides previstes als pressupostos dels últims 14 anys no s'han executat per problemes pressupostaris, manca d'interès o, fins i tot, quan les màquines havien remogut terres, per renúncia de la constructora al·legant que el pressupost s'havia encarit per raons tècniques.

En realitat, el desdoblament de l'N-II es menciona des del 2002, segona legislatura d'Aznar (PP). El pressupost va incloure 35,8 milions de pessetes per fer el projecte «Desdoblament Tordera-Fornells-Girona» i 16,7 milions de pessetes més per al projecte «N-II. Girona-frontera francesa». El 2003, era de 19,48 milions (ja en euros) de Tordera a la frontera i és en el del 2004 quan apareix ja per trams. Un de Maçanet a Sils, l'altre de Sils a Caldes, els accessos a l'aeroport i de Girona a la frontera.

Els comptes del 2005, ja amb Zapatero (PSOE), van ser els primers (i únics) en els quals no es fixava cap partida de Maçanet a Caldes perquè havien d'apostar «per uns pressupostos reals, possibles i sobretot executables».

Del 2006 al 2017, en el tram Maçanet-Sils s'hi han anat destinant partides que han oscil·lat entre els 3,2 milions d'euros i 18,9 milions. El 2015 les obres es van reprendre. En els pressupostos presentats dimarts per al 2017, la previsió és que hi hagi dos anys més d'obres per acabar aquests 4,7 km, destinant-hi 8 milions el 2018 i 2,1 més el 2019. [<http://L'Estat segueix oblidant l'N-II a l'Alt Empordà als pressupostos del 2017>]

Pel que fa al Sils-Caldes, en 13 anys s'hi van prometre inversions. Les obres es van acabar el 2015 i només hi haurà 700.000 euros més el 2017 per pagar factures pendents. El que també va per rècord és el tram Tordera-Maçanet, 8,9 km que es condicionaran però no desdoblaran i que es preveuen acabar almenys l'any 2020.

I mentre al sud les obres van pel camí de rècord, al nord de l'N-II l'espera serà llarga. Aquest 2017 les partides són testimoniales o per fer projectes, i no permeten iniciar obra, perjudicant trams pendents de desdoblar i variants com les de Bàscara i Pont de Molins.

Font del document:

http://www.diaridegirona.cat/comarques/2017/04/06/macanet-sils-4-km-dobra/838952.html?utm_source=rss