

Setmana santa i les infraestructures del petroli

Aquests dies de Setmana Santa veurem una de les imatges que justifiquen la necessitat urgent de construir més carreteres a les valls d'Olot, sota el nom de variants. El turisme majoritàriament familiar, respectuós i en vies de sostenibilitat, arribarà a la Garrotxa amb el seu cotxe privat i contaminant per buscar verd, «aire pur» i bon menjar, fent que el trànsit a la recta de les Preses-Vall d'en Bas pugui ser dens en algun moment, sempre lluny del que es pot vivenciar a l'àrea metropolitana de Barcelona. Aquest turisme encara avui ho té difícil per ser realment sostenible, perquè el transport públic és molt deficitari i la xarxa d'infraestructures del transport net és molt insuficient. I això que li passa o viu el turisme, ho podem generalitzar al llarg de l'any, en el nostre dia a dia.

En general, es concep la lògica que les «variants» d'Olot-les Preses-la Vall d'en Bas són una necessitat urgent perquè hi ha un problema de mobilitat, ja que el centre d'Olot està massa saturat de vehicles; aquest problema no és pas casual, sinó que està directament relacionat amb el nostre model de desenvolupament, basat en l'ús del cotxe privat de manera molt individual, en el consum irresponsable, i en el transport de mercaderies ineficient, descoordinat, o innecessari. Les darreres setmanes, des de la política municipal garrotxina i nacional, hem tornat a sentir a parlar de les infraestructures de mobilitat que s'estan projectant a la Garrotxa, sota el nom de variants, per calmar el centre d'Olot; però com va explicitar el conseller de territori i sostenibilitat, Josep Rull, a la trobada que va fer amb el consell d'alcaldes de la Garrotxa, la infraestructura de la variant d'Olot i les Preses-Vall d'en Bas ha de servir per connectar el túnel de bracons amb l'AP-7 i, per tant, no es tracta pas de variants, no ens enganyem. La construcció d'aquesta obra hipotecaria la comarca verda que volem esdevenir perquè econòmicament és cara i s'hauria de recórrer a mètodes de finançament diferit, perquè necessitem els recursos per adaptar la Garrotxa i el país al model que ens ha de portar a la sostenibilitat real, i perquè el territori garrotxí es fragmentaria, perdria singularitat i, més tard, podria patir el pas de trànsit internacional, així com el possible establiment d'empreses de baixa qualitat pel nostre territori. Això ja ho hem viscut a d'altres comarques; i també ho coneixem de prop a la Garrotxa amb altres fragments del mateix eix que vol connectar la Catalunya central amb la frontera, però encara som a temps de reflexionar-hi i decidir sortir del seguici popular del petroli.

El problema per Olot i voltants és la manca d'infraestructures o el nostre model de vida que exigeix alts nivells de mobilitat? Els garrotxins hem de triar: o bé carretera, o bé un nou model social i econòmic fonamentat en els valors ambientals, l'estalvi, l'eficiència, etc. amb la cooperació com a base per fer-ho possible. Aquest segon model és com a mínim esperançador per la qualitat de vida de les persones i pel planeta. Ja hi ha gestos encarats en aquesta direcció (per exemple locomotora energètica, voltolot i setmana de la mobilitat sostenible i segura, accions de sobirania alimentària, etc). però encara són simbòlics. Per direccionar-nos-hi plenament hem fer que aquests gestos puntuals o simbòlics siguin normals i corrents. Això només ho aconseguirem si hi dediquem recursos de l'administració i si la població actuem sota l'acció de l'ecologia diària, basada en el consum de bens i serveis i els hàbits que tenen en compte el residu 0 i la contaminació 0. Des de ja, la població podem actuar fàcilment en la direcció sostenible buscant les referències que hi ha al nostre municipi. No ho donem per fet ni siguem passius i reflexionem si els 120M d'euros aproximadament els hem de destinar a una carretera, amb dos carrils per banda en una bona part, o bé els hem de destinar a la transició social i empresarial que ha de portar la Garrotxa i Catalunya al residu 0 i a la contaminació 0, i a la justícia social impecable, on cadascú sigui útil i necessari.

Ara mateix la política municipal a la Garrotxa no és valenta en dirigir-se de manera ferma cap a les opcions que ella mateixa promou o dona suport, de manera anecdòtica. Pensem per exemple en les incoherències

següents: a la Garrotxa presumim de parc natural al mateix temps que tenim un empresa fortament lligada al sector porcí, amb els problemes ambientals que aquest comporta; organitzem fires d'alimentació de qualitat però hem augmentat les grans superfícies comercials d'alimentació; tenim bones i boniques vies verdes per a l'oci tot veient que l'adequació d'Olot i comarca per l'ús de la bici és precària i que la carretera que està projectada trepitja de ple la mateixa via verda. Vivim greus problemes ambientals i socials, però afortunadament tenim opcions innovadores per escollir, lligades al consum responsable, la sobirania energètica i alimentària, així com també tenim el potencial territorial i social per fer-ho possible, amb moltes persones i una comunitat educativa sensibilitzada en això. Els 120 milions d'euros que pot valer la carretera projectada es poden fer servir d'una manera més intel·ligent per donar suport a accions contemporànies, per tal d'augmentar la qualitat de vida de la població; per donar suport a un canvi de model social i econòmic, que activi i transformi la indústria, fent-la realment sostenible amb el medi ambient i les persones.

La variant d'Olot milloraria el trànsit al centre d'Olot, almenys durant uns anys, i connectaria el túnel de bracons amb l'AP7; però és la solució als nostres problemes de fons? No tinc cap exemple que aquest tipus d'obra o acció arregli la crisi ambiental i social; en canvi sí que tinc molts exemples que el model de desenvolupament actual ha potenciat els problemes ambientals i socials que vivim. Ara mateix seria més responsable apostar per la reducció del trànsit, que no pas per l'ampliació de les infraestructures que permetin majors volums de trànsit. Els que anem a peu, en bici i amb transport públic de manera prioritària pels nostres desplaçaments diaris i que, alhora, practiquem el consum conscient (tendència residu 0, contaminació 0, justícia social, etc.) hem comprovat que no només estem contribuint a un model esperançador, sinó que el nostre dia a dia té una molt bona qualitat de vida. Ara per setmana santa, que sortim de la rutina, podem reflexionar si volem ser part del seguici popular del petroli i fer una carretera o bé ens hi volem repensar per donar suport a un model innovador que, per cert, prou carreteres haurem de mantenir i adequar per la nova mobilitat.

Font del document:

http://www.diaridegirona.cat/opinio/2017/04/15/setmana-santa-infraestructures-del-petroli/840644.html?utm_source=rss