

Llums i ombres de Bracons

Deu anys després d'obrir el túnel, hi ha coincidència que calia millorar la connexió entre Olot i Vic, però no en l'opció que es va escollir
Ara queden pendents les variants per acabar l'eix

Les opinions pel que fa a la idoneïtat de l'opció escollida són encara ben diverses

Amb un "Ja era hora" triomfal, el 3 d'abril del 2009, el president de la Generalitat, José Montilla, va inaugurar la connexió artificial entre la Garrotxa i Osona a través dels 4,5 quilòmetres del túnel de Bracons, el tercer més llarg del país. Arribava després de 15 anys de llums i ombres que van generar una de les controvèrsies polítiques i socials més rellevants de l'últim quart del segle passat i de principis de l'actual. Ara, amb motiu del desè aniversari de l'obertura d'aquesta infraestructura, n'hi continuen planant i n'hi ha de noves.

Fins abans del túnel, la Garrotxa i Osona tenien una connexió feixuga i lenta: per Cantonigròs o, més residualment, pel coll de Bracons o pel Capsacosta i Ripoll. La necessitat d'una bona connexió va ser una reivindicació que va durar cent anys, més intensament a principis de la dècada dels vuitanta, amb els debats sobre el traçat de l'eix transversal i sobre si havia de passar per la Garrotxa, però també als noranta, amb l'eix Vic-Olot.

Que calia millorar la connexió entre aquestes dues comarques és l'únic punt de coincidència entre defensors i opositors del túnel de Bracons. Les opinions sobre la idoneïtat de l'opció escollida i com s'ha materialitzat han estat –i encara ho són– diverses i contraposades. N'és un exemple l'increment del trànsit, que actualment és de 8.618 vehicles diaris de mitjana (dades del Departament de Territori). El portaveu del Cercle Euram, Josep Maria Ginabreda, remarca que aquesta dada es tradueix en més clients per al sector de l'hostaleria. I afirma que és un element clau per a la indústria agroalimentària de la Garrotxa, la que més aporta al PIB de la comarca, ja que facilita l'accés dels camions de porcs que abasten l'escorxador, una peça cabdal per a aquest sector.

Llorenç Planagumà, en canvi, geòleg del Centre per a la Sostenibilitat Territorial, coincideix que el túnel ha fet venir turisme, però alerta que és d'un sol dia, que augmenta la freqüentació i que no genera grans ingressos. Així mateix, remarca que l'eix Vic-Olot ha posat en contacte les granges de porcs de Ponent i de la Catalunya Central amb l'escorxador, una indústria que ha qualificat d'"insostenible socialment, laboralment i econòmicament".

Els màxims representants municipals dels dos extrems de l'eix valoren positivament l'obertura de Bracons en tots els àmbits. En el cas d'Olot, però, amb matisos. L'alcaldesa de Vic, Anna Erra, remarca les sinergies que els han permès sumar. "Bracons s'ha notat pel que fa a la contractació. Sense el túnel, la mobilitat era molt difícil i no hi hauria hagut tanta repercussió en clau de promoció econòmica", afirma. El seu homòleg d'Olot, Josep Maria Corominas, destaca que ha comportat moltes millores socials –facilitat per anar i tornar de Barcelona a Lleida– i econòmiques –increment d'un 30% del nombre de compradors al comerç d'Olot i creixement del PIB–. "L'única taca negra és l'impacte de l'augment del trànsit sobre les Preses, la Vall d'en Bas i Olot", assenyala, i destaca la urgència de les variants que completen l'eix de Bracons.

Publicat a:

-El Punt Avui. Girona 02-04-2019, Pàgina 22

Font del document:

<http://www.elpuntavui.cat/territori/article/12-infraestructures/1581894-llums-i-ombres-de-bracons.html>