OPINIÓ

Jordi Martí Deulofeu
Exalcalde de Sant Pere Pescador

Un model de transport propi

La gestió del transport públic i de mercaderies va ser l'objecte del tercer dels debats de les jornades organitzades per l'associació independentista Rius de Llibertat, celebrat a la capella del castell dels comtes d'Empúries de Bellcaire d'Empordà divendres passat i que feliçment vaig tenir el plaer de moderar com a exalcalde de Sant Pere Pescador. Els ponents convidats responien a tres perfils molt diferenciats però, i mai més ben dit si parlem de transports, ben interconnectats, en representació del món local i la política nacional, passant per la patronal i el cercle de negocis. En Narcís Saurina, alcalde de Bàscara, i en David Font, alcalde de Bellcaire d'Empordà i amfitrió; en Ricard Martínez, secretari de Política Territorial d'ERC, i en Ricard Font, secretari d'Infraestructures i Mobilitat de la Generalitat; i finalment en Carles Palacio, secretari general de la patronal Asetrans –associació de transportistes per carretera de Girona que engloba el transport de mercaderies i de passatgers–, i en Jordi Millà, secretari d'organització del Cercle Català de Negocis, aportaren, respectivament, arguments amb exemples concrets per a tots els gustos. Comencem, doncs.

Les mancances en l'accessibilitat, la connectivitat i la mobilitat quotidiana a les zones i al medi rural centraren les primeres intervencions crítiques dels alcaldes. Des del "peatge a l'ombra" que significaria la construcció d'una variant a prop de les cases de Bàscara –poble que ja pateix els efectes d'infraestructures com ara l'N-II i l'autopista– fins a les dificultats per viure al poble sense carnet de conduir i vehicle propi a Bellcaire d'Empordà –afectat pel pas de la GI-632–, cosa que podria comportar en ambdós casos la despoblació a conseqüència de la inexistència d'una xarxa de transport públic territorial ben dimensionada –amb una especial importància de la xarxa ferroviària de rodalies– que els usuaris escullen bàsicament en funció de la durada dels trajectes, la freqüència, la fiabilitat i els preus, en paraules d'en Ricard Font. Paradoxals resulten els exemples que a Bellcaire d'Empordà surt més a compte anar a Girona amb vehicle propi que no pas anar-hi amb un autobús que tardaria tres hores (passant primer per Figueres!) o bé que anar de Bàscara a Girona amb autobús és més car que fer-ho amb cotxe. Buf!

L'estació d'autobusos de Girona, amb l'estació de tren al fons ■ MANEL LLADÓ

Al seu torn, en Ricard Martínez manifestà que no era moment per a la "política de pandereta", que calia "debatre a fons" i desenvolupar la llei de finançament del transport públic per garantir el dret a la mobilitat i posar fi al model actual de concessions que possibiliti un "canvi de paradigma" i no fer com amb la gestió de l'aigua. Ens cal estructurar les comunicacions terrestres de manera eficient i racional, però no només amb la "lògica economicista", amb una bona vertebració i organització territorial on "no té sentit l'actual TGV i no millorar la xarxa de rodalies", per acabar referint-se al precari servei a Portbou i a Cervera. "Decidim quines infraestructures volem i decidim com les paguem", digué. En aquest sentit, l'aplicació de l'Eurovinyeta podria suposar fins a 500 milions d'euros que es podrien destinar al foment del transport públic. Per al·lusions, en Ricard Font apuntà que la prioritat i l'esforç inversor de la Generalitat darrerament s'havien concentrat sobretot en el "transport interurbà" atès que l'Estat no fa grans inversions en infraestructures des del 1978, i que calia dimensionar adequadament la xarxa territorial de transport públic des del punt de vista de la capil·laritat, la multimodalitat i el transport a la demanda (com a Holanda, exemple de país complicat des del punt de vista territorial) per a una major eficiència i tenint en compte el "retorn social" de les inversions. Com a exemples de mesures concretes va esmentar la integració tarifària de la T-Mobilitat (i la futura accessibilitat universal al transport públic amb *smartphones*) i la creació de vint línies exprés d'autobusos per afavorir la mobilitat a preus econòmics, mentre lamentava que les darreres inversions en infraestructures han suposat una aportació de la Generalitat del 70% del finançament i, en canvi, només del 19% per part de l'Estat. Especialment gràfica va ser la comparació en referir-se al corredor mediterrani com "una part del petroli del país" amb relació a la riquesa que generen el turisme i les exportacions. "El factor diferencial" és, segons ell, la rapidesa a l'hora de portar la mercaderia on hi ha l'activitat econòmica i el consum, en contraposició a un model d'inversió en "l'entorn" de l'Estat, que no ha basat la inversió en els llocs on hi ha la riquesa i el PIB.

> Qui no voldria ser la porta logística d'entrada de mercaderies del sud d'Europa?

D'altra banda, Carles Palacio es preguntà quin model de transports per carretera –que és el majoritari arreu– volem, "proteccionista o liberalitzat", ja que l'Estat protegeix administrativament el petit transportista perjudicant la competència i, per tant, la competitivitat i la reducció de costos. Així mateix, afirmà que el model espanyol està basat "en concessions amb condicions econòmiques molt avantatjoses"... per als concessionaris, és clar! Evitar la centralització de les inversions en infraestructures a Barcelona, no gravar el sector del transport a l'hora de finançar les infraestructures i resoldre la connexió amb França són altres qüestions de futur importants per als professionals.

En darrer lloc, en Jordi Millà explicà que Catalunya seria el tercer país del món pel que fa al percentatge d'exportacions sobre el PIB (59-60%). Un dèficit fiscal de 45 milions d'euros per dia i l'evidència que la inversió executada és tot just un 32% de la inversió pressupostada per l'Estat a Catalunya el feren exclamar: "Ens prenen el pèl!", *boutade* seguida de les rialles dels assistents. Qui no voldria formar part de l'onzena megaregió mundial que genera un bilió d'euros l'any? O ser la principal porta logística d'entrada de mercaderies del sud d'Europa? O líders en la indústria auxiliar i d'acabats? O seu de multinacionals, fires i congressos? Un clúster d'empreses emergents i indústries culturals! En fi, esperant ser independents i disposar d'un estat per aplicar polítiques pròpies en matèria de transports, anar ben coordinats i amb el dubte de la necessitat de la pertinença a la Unió Europea o bé ser com Suïssa o Noruega sobrevolant l'ambient, deixarem el debat sobre el transport elèctric i una adequada xarxa per a les bicicletes per a una altra ocasió. Tant de bo el transport privat per carretera ens permeti arribar a temps per veure la segona part de l'Athletic-Barça...

Nova dinamització dels parcs de salut de Salt

J.N.
SALT

El Consell Comarcal del Gironès i l'Ajuntament de Salt reprenen avui les sessions de dinamització dels tres parcs de salut que hi ha al municipi. En total es faran set sessions repartides entre els tres parcs, que aniran a càrrec dels tècnics del consell esportiu del Gironès. Es faran tres cops al mes amb l'objectiu de promoure l'activitat física moderada i enfortir les capacitats individuals de les persones per incrementar el control sobre la seva salut. Els parcs de salut de Salt estan situats al carrer Llevadores (davant del parc hospitalari Martí i Julià), la plaça dels Escriptors (al costat del cementiri) i al jardí Filadores. Els dos primers tenen dotze aparells i el tercer en té vuit. Tots tres parcs es van instal·lar el 2011 i es complementen amb una xarxa d'itineraris saludables. ■

El pare abat de Montserrat, pregoner a Santa Eugènia

J.N.
GIRONA

El pare abat de Montserrat, Josep M. Soler, serà el pregoner de la festa major de Santa Eugènia d'aquest any. Soler és fill del veïnat de la Rodona, a Santa Eugènia de Ter, i farà el pregó el 10 de setembre a les vuit del vespre. Posteriorment hi haurà música i sopar popular. L'endemà, diada de Catalunya, es farà el bateig dels nous gegants de Santa Eugènia de Ter, en Vicenç, el Dimoni del Güell, i na Gènia, la Nimfa de la Monar, i tot seguit cercavila popular amb els capgrossos eugeniencs en Tomàs, l'Eugènia i el Dimoni del Pont. La festa, però, començarà dies abans. En concret, divendres, amb diversos actes familiars, lúdics i festius que es repartiran entre Can Ninetes, l'ateneu eugenienc i la frontissa de Santa Eugènia. ■