

El marc que ens hem atorgat

Ja fa mesos que el Parlament de Catalunya va aprovar el Pla Territorial General, marc orientador de les accions públiques amb el disseny d'assegurar el creixement ordenat del territori i, com a conseqüència, l'extensió progressiva de la qualitat de vida del país. Aquesta és, doncs, una molt bona notícia, només enterbolida per la forma en què va ser aprovada la llei: sense un debat amb autèntica participació de la ciutadania i sense el desitjable consens de l'arc parlamentari que haurien enfortit, més enllà del seu valor legal, l'autoritat moral de la norma.

El Pla preveu la divisió del territori català en sis grans àrees o sistemes funcionals, un dels quals és l'anomenat àmbit de les comarques gironines, que comprèn l'Alt i el Baix Empordà, la Garrotxa, el Gironès, el Pla de l'Estany, el Ripollès i la Selva. La Cerdanya, en canvi, vinculada parcialment a la demarcació provincial de Girona, és assignada íntegrament a l'àmbit anomenat de les comarques centrals.

Algunes de les estratègies globals que el Pla proposa per a l'àmbit gironí són especialment adequades i oportunes; així, la que propugna la potenciació de la capitalitat i la centralitat de Girona com a alternativa de descentralització enfront de l'abassegador àmbit metropolità de Barcelona. El reforçament del sistema urbà central gironí passa per localitzar-hi activitats, serveis i equipaments d'especialització elevada, amb actuacions de sòl d'usos terciaris i industrials. El disseny d'articular aquest sistema amb les àrees veïnes i amb França fa que el Pla destaquí com a bàsics quatre objectius de comunicació i de transport: la xarxa viària, la ferroviària, els ports i l'aeroport. El capítol de les carreteres fixa com a prioritaris l'Eix Pirinenc i l'Eix Transversal, la unió Vic-Olot i la connexió d'Olot amb Sils i amb Lloret de Mar per Santa Coloma de Farners. En l'apartat dels trens es preveu el traçat de la línia del TAV –amb estació a la zona– per tal d'enllaçar de manera competitiva amb les de rang similar d'Europa. Amb la mateixa funció de relligar l'àmbit gironí amb l'exterior s'insisteix en la potenciació de l'ús comercial del port de Palamós i en l'ús de l'aeroport de Vilobí com a complementari del de Barcelona.

El Pla, amb tot això, no descobreix res de nou; tots els projectes anotats responen a velles aspiracions i a reiterades reivindicacions de la societat gironina. Però la bona notícia rau en el fet que per primera vegada totes aquestes propostes es reuneixen i s'articulen plegades en un pla conjunt, destinat a ser el màxim instrument oficial d'ordenació del país. Ja sabem que cada objectiu s'haurà de plasmar en un pla específic i haurà de desembocar en una actuació concreta, d'execució desigual, problemàtica i, en alguns casos, imprevisible. Però sabem també –i això és el que ens satisfà– que almenys no serà possible avançar a cegues en direccions contràries o diferents a l'esbossada en les directrius del Pla, i que tot el que es vulgui planejar d'ara en endavant haurà d'acreditar prèviament l'adequació precisa a les seves línies mestres.

La realitat física i l'estructura econòmica del nostre territori no patirien les disfuncions, els desordres i els dèficits que tan sovint lamentem si haguéssim disposat a temps del marc regulador que ara ens hem atorgat i que ens ha d'acollir en el futur. Amb una norma com la que ara tenim ens hauríem estalviat, sens dubte, moltes destrosses i uns quants desequilibris. Cal esperar que, a partir del nou Pla, les actuacions públiques i privades siguin sotmeses a criteris justos i raonables. I que la distribució racional del creixement, unida a la lògica de les noves implantacions, faciliti el progrés de l'activitat productiva i ofereixi possibilitats creixents d'una vida millor per a tots.