

# La ciutat de tothom

La Llei 2/2004, de 4 de juny, impulsada pel govern d'esquerres a la Generalitat, va ser el punt de partida del projecte que encara avui coneixem com a Plans de Barri, amb els quals el 2005 Girona va obtenir finançament per impulsar transformacions urbanes a la ciutat. Temps després, un informe independent de GMG, grup que integra empreses dels àmbits de l'arquitectura, l'urbanisme, l'enginyeria i les ciències socials, certificava que Girona aconseguí un grau d'execució del pressupost de les obres del 96%.

Els plans de barri tenien un radi d'acció molt ampli -des de l'òrbita mediambiental fins a la dinamització econòmica- i durant sis anys, del 2004 al 2010, la Generalitat va impulsar convocatòries per finançar els ajuntaments per modernitzar, augmentar la competitivitat i millorar la vida urbana. El 2010 es va fer l'última convocatòria i la Llei va quedar dissolta en l'espiral de retallades del primer Govern d'Artur Mas. La Llei va representar l'execució de 3.900 accions urbanístiques que van beneficiar prop d'un milió de persones, va recuperar entorns urbans malmesos i desaprofitats i va incrementar la qualitat de vida del país.

L'increment de les desigualtats socials no és un fenomen exclusiu de Girona però a la ciutat aquest increment s'ha accentuat durant els últims anys de resultes de la displicència del govern de Junts, que no ha estat capaç de posar les bases per a una política social estable. Les desigualtats socials tenen una

## Propostes

27. Recuperar el Pla de Barris.
28. Actuar per evitar que les diferències de preus de l'habitatge en funció de la zona i la qualitat urbana dels barris actuïn com a filtres a través dels quals les persones escullen allà on han de viure.
29. Recuperar el caràcter social de les polítiques urbanístiques i actuar des del govern amb la voluntat d'intervenir en la regulació del mercat per evitar la segregació urbana.
30. Trobar un equilibri entre l'activitat del sector immobiliari i la cobertura del dret bàsic a l'habitatge, perquè els gironins i gironines puguin donar continuïtat a la seva vida allà on l'han començat sense que això els hagi de condicionar en excés.

**"Sense aquest equilibri, Girona no serà una ciutat per tothom."**

expressió territorial, la segregació urbana, que és el resultat de la separació dels grups socials en l'espai urbà depenent de les seves característiques socials o de les seves capacitats econòmiques. Els preus de l'habitatge en funció de la zona fan de filtre quan les persones volen triar allà on han de viure i agrupen els col·lectius socials amb menys recursos allà on els preus són més baixos i acomoden els sectors més desfocats econòmicament en barris amb més serveis i una major qualitat urbana.

No podem dir que el govern de Junts s'hagi preocupat de corregir la segregació. Més aviat ha proscrit el caràcter social de les polítiques urbanístiques i han actuat a partir de la lògica de no intervenir perquè el mercat es reguli sol. El resultat és un increment dels preus que estimula la segregació, que dificulta l'accés a l'habitatge i que subjecta els gironins i gironines a les normes del mercat. Sense política urbanística a Girona, les polítiques socials s'han tornat molt toves, amb molt poca sensibilitat per afavorir l'accés a l'habitatge als seus joves. Aquestes polítiques expulsen els ciutadans de casa seva i els obliga a utilitzar la ciutat com a lloc de treball en comptes de donar-los un entorn de vida.

No volem això per Girona, perquè entenem l'urbanisme com un instrument de redistribució social equitativa, més que no pas com una maquinària per obtenir beneficis privats. Això no vol dir que la política urbanística hagi d'estar enfrontada contra la iniciativa privada. Ni de bon tros. Tothom té dret a guanyar-se la vida, però hem de trobar un equilibri entre la legítima activitat del sector i la cobertura d'un dret bàsic, perquè tots els gironins i gironines puguin donar continuïtat a la seva vida allà on l'han començada, sense que això els hagi de condicionar més del compte.



Sense aquest equilibri, Girona no serà una ciutat per tothom. No podem entendre Girona si no és com una ciutat en la qual tots els barris tinguin el mateix tracte, les mateixes condicions, els mateixos serveis i la mateixa qualitat de vida. La Llei de Barris tenia intenció de desplegar polítiques de rehabilitació a les àrees més necessitades. Aquell programa va beneficiar 141 barris de Catalunya amb un fons de més de 1.300 milions d'euros. Girona ha de reclamar al Govern polítiques d'aquesta naturalesa, hem de ser actors de la construcció de Catalunya per engrandir-la i situar-nos-hi com una referència.

Els esforços per evitar fractures socials i fragmentació urbanística han de ser més actius perquè la realitat econòmica ha eixamplat l'escletxa entre barris rics i pobres. A Girona, l'encreuament de

dades del padró municipal amb les de renda bruta familiar de l'Institut Nacional d'Estadística revela diferències grans, tant en densitat de població com en rendes de capital. Això ha provocat l'empobriment de barris que han patit la crisi i un deteriorament greu de l'entorn que ha derivat en el trencament del teixit urbà per l'aparició de zones cada vegada més fosques, brutes, insegures i ferides per l'incivisme. Aquestes circumstàncies fan imprescindible l'actuació de l'Ajuntament.

Durant els últims onze anys el govern de Junts no s'ha preocupat ni de reparar les esquerdes de la crisi ni de la pandèmia, ni de preparar Girona per encarar els nous projectes de regeneració urbana, de sostenibilitat o d'augment de la qualitat de vida. És el que passa quan en comptes de governar pensant en la gent, es fan volar coloms. Això només se soluciona presentant un estudi tècnic dels sectors de Girona que requereixen un Pla de Barris per millorar l'espai públic, augmentar la sostenibilitat i garantir una millor qualitat de vida; invertir en un projecte ampli de transformació i regeneració urbana; i reclamar a la Generalitat que incrementi el Fons de Cooperació Local de Catalunya per participar de manera activa en la recuperació dels territoris urbans i municipals de Catalunya.

**31.** Presentar un estudi tècnic dels sectors de Girona que requereixen un Pla de Barris per millorar l'espai públic, augmentar la sostenibilitat i garantir una millor qualitat de vida per a tots els gironins.

**32.** Obrir una partida als pressupostos per a finançar un projecte ampli de transformació i regeneració urbana.

**33.** Reclamar a la Generalitat que recuperi la Llei de Barris i que incrementi el Fons de Cooperació Local de Catalunya per participar de manera activa en la recuperació dels territoris urbans i municipals de Catalunya.





## Quin futur volem per l'aeroport de Girona?

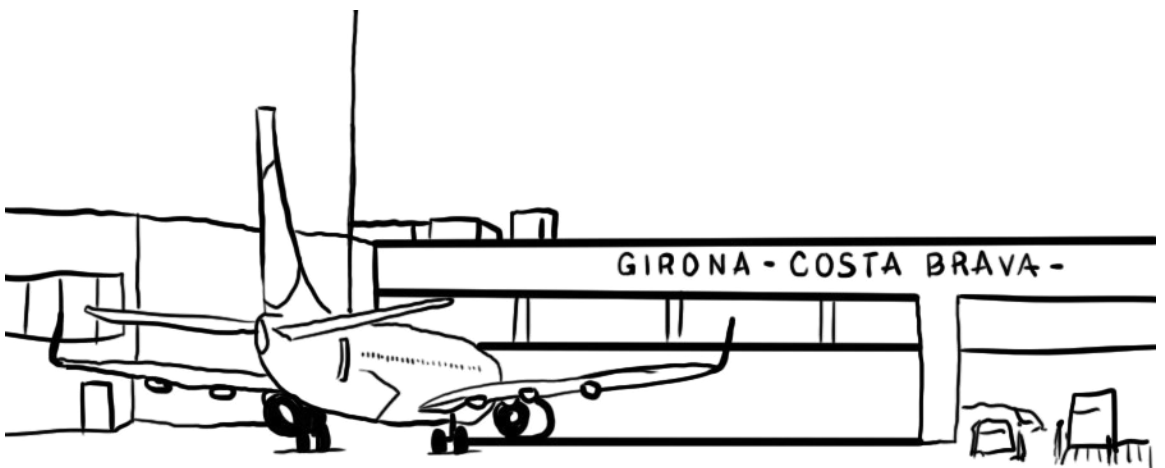
Quan es parla de l'aeroport de Girona es vincula amb Ryanair i es cau massa sovint en la repetició de tòpics que no aporten solucions. S'han sentit veus crítiques amb el monopoli de Ryanair sobre els vols a Girona i sobre que hagi tret profit dels recursos de les administracions i del sector privat. La crítica fàcil contra Ryanair s'ha repetit i s'ha expressat a vegades a través de les apostes, que han estat poc treballades per part del govern de la Generalitat, a favor de la diversificació de les companyies que operen a Vilobí; també hi ha hagut veus que han demanat la gestió pròxima de l'aeroport o bé l'aposta decidida per l'estació del TAV a l'aeroport.

La realitat és que l'aeroport de Girona-Costa Brava va tenir 5,5 milions de passatgers el 2008, sis anys després de la irrupció de Ryanair. Va ser gràcies a aquesta companyia que Girona es va posicionar com un focus d'atracció turística i una referència dels viatges de baix cost. Malgrat això, les anades i vingudes de la Generalitat que presidia Artur Mas, que va aturar convenis el 2011 que posteriorment es van ratificar, van significar el principi de la desconfiança mútua entre la companyia i el Govern que va desembocar, primer en el trasllat d'una bona quantitat de vols a la T2 de Barcelona-El Prat; i, finalment, en una nova fase de somnolència que ha fet mal al Girona-Costa Brava.

- 34.** Tenir un objectiu compartit d'espai Pirineus-Mediterrani amb un Aeroport mitjà i sostenible al voltant dels 3,5 milions de passatgers.
- 35.** Demanar una acció de promoció per part d'AENA i de la societat AGI.
- 36.** Recuperar el paper de lideratge de l'Ajuntament de Girona i assumir una major implicació en defensa dels interessos de la ciutat en les qüestions referides a l'aeroport Girona-Costa Brava.
- 37.** Consolidar la presència de l'Ajuntament en la discussió estratègica sobre el sistema aeroportuari català i defensar la integració de Girona en el projecte com a referència a l'euroregió Pirineus-Mediterrània.
- 38.** Defensar un model de gestió individualitzada i de proximitat de l'aeroport Girona-Costa Brava i la nostra capacitat de decisió en la política de tarifes i d'inversions.
- 39.** Lleialtat institucional per avançar en els compromisos relacionats amb la construcció d'una estació del TAV a l'aeroport Girona-Costa Brava.

L'Aeroport de Girona ha estat determinant en la bona salut del sector turístic; una trinxera de resistència durant la llarga crisi econòmica i un enllaç de connexió. El sector econòmic gironí ho coneix bé i per això ha insistit en el valor del bon funcionament d'aquesta gran infraestructura de transport aeri. Segons un estudi del 2017, l'Aeroport ha tingut un impacte econòmic de 506 milions a tot Catalunya, dels quals 218 s'han quedat a les comarques gironines. El retorn està certificat. La solució és que hi hagi diferents companyies que operin a l'Aeroport de Girona, sí. Però s'ha de tenir present que les companyies aèries trien l'origen dels seus vols per raons econòmiques i una línia decidirà establir una base a Girona si hi veu una oportunitat de negoci. Perquè el negoci funcioni la circulació de viatgers ha de ser d'anada i de tornada. Per això a banda de demanar una acció de promoció per part d'AENA i de la societat AGI (en la qual la Generalitat hi té una influència cabdal) hem d'exigir tant una inversió més alta de l'Estat, com que la Generalitat no es deixi arrossegar pel derrotisme. I ens hem de dir que s'ha trobat a faltar una major implicació i lideratge per part de l'Ajuntament de Girona. Volem corregir aquesta indolència amb una actitud més pròpia de qui defensa els interessos de la ciutat.

La diversificació de companyies depèn dels esforços econòmics per a la promoció, de la capacitat de seducció de les institucions i del treball polític per crear complicitats amb les companyies. L'Ajuntament de Girona ha de participar en aquesta dinàmica assumint el lideratge que li correspon i posant-se a disposició de les administracions superiors per crear llaços de col·laboració. Girona haurà de competir amb Perpinyà i Barcelona. En aquest context, tenir una proposta pròpia ens porta a la pregunta de si fem tot el possible per ser un aeroport amb influència a l'euroregió Pirineus-Mediterrània. L'estació del TAV a l'aeroport hauria de servir, precisament, per atreure passatgers de tot aquest territori i contribuir a tornar a la infraestructura de Vilobí el paper d'emissor i receptor. Si fruit de la conjuntura política s'arribés a la gestió individualitzada, les companyies continuarien prenent la decisió de venir a Girona en funció de les instal·lacions, del factor humà i de la capacitat de mercat.



A les comarques gironines hem assumit que la construcció d'una estació del TAV a l'aeroport té sentit com una peça útil per a la seva viabilitat de futur. Mirat des d'una perspectiva estrictament gironina, que la Generalitat reclami inversions i que Aena anunciï que aquestes inversions seran de 400 milions en els pròxims set anys és un diàleg encoratjador, sobretot perquè aquesta inversió inclou la millora de la capacitat de l'aeroport, reformes i ampliacions a tot el complex i la construcció del nou ramal del TAV que ha d'arribar fins a la terminal.

L'aeroport genera superàvit a partir d' 1,5 milions de passatgers i és raonable plantejar la contenció del tràfic aeri i que es reforcin els viatges en tren a Europa. L'Aeroport de Girona té un camí de sostenibilitat i de prosperitat si arriba a l'entorn dels 3,5 milions de passatgers. Però un creixement indefinit a llarg termini és inviable, perquè l'impacte a l'àmbit global i sobre el territori gironí serien insostenibles.

Girona té potència per la Costa Brava, la ciutat i els Pirineus. Forma part de l'eix de capitals de l'euroregió Pirineus-Mediterrània. Aquesta vocació pròpia de l'aeroport es gestiona millor de manera individualitzada, sense que això hagi de voler dir que no es pugui fer xarxa amb AENA i amb Aeroports de Catalunya pels avantatges en costos i en la racionalització dels papers de cada actor. La proximitat amb Barcelona, la força de l'economia, l'atracció turística i l'arribada del TAV, que ha de ser una realitat els pròxims anys, poden contribuir a relançar l'Aeroport de Girona i la ciutat. L'objectiu ha de ser el de tenir un aeroport regional mitjà. Girona no ha d'esperar a ser la quarta pista de Barcelona per recuperar la competitivitat. Ni AENA ni la Generalitat no poden determinar el nostre futur. Només depenem de nosaltres mateixos. Hi ha molta feina i es pot fer amb serietat.

**“Entre els objectius de futur claus per a Girona hi ha que l'aeroport sigui una infraestructura productiva al voltant del 3,5 milions de passatgers, embellir l'entrada sud de la ciutat i convertir carrer Barcelona en una gran avinguda i crear espais de trobada plens de vida a cadascun dels barris de la ciutat”.**



**Bea Esporrín,**  
Número 3. Administració Pública.  
**#estimarGi**



## Si les administracions s'entenen, Girona hi surt guanyant

El pont de Fontajau es va inaugurar el 17 de juliol de 1992. La construcció i el finançament van anar a càrrec del Ministeri d'Obres Públiques i Transport. Va costar 1.288,2 milions de pessetes i va unir els pobles de l'entorn amb Girona. Va ser una revolució de l'època i amb el temps ha significat una millora extraordinària en els accessos a la ciutat, ha estimulat l'eixamplament del teixit urbà i la construcció d'equipaments que han amplificat l'abast dels serveis municipals.

Sense el pont, Girona no seria el que coneixem avui.

El pont va resoldre problemes que avui no ens podríem imaginar. Un d'aquests problemes era l'aïllament històric de la Ribera esquerra del Ter. Sense aquest pas la gent que venia de Germans Sàbat, de Taialà o de Domeny havien d'entrar a Girona pel pont de la Barca. Sense el de Fontajau no hauria estat possible construir el pavelló, ni el Parc de les Ribes del Ter, ni la Rambla Xavier Cugat, ni hauria estat possible el barri que va aparèixer entre el pont i l'Avinguda de França. Més de trenta anys enrere, el pont es posava al servei de la construcció de la Girona del segle XXI.

Sempre que l'Ajuntament de Girona s'ha entès amb el Govern de l'Estat, o amb el Govern de la Generalitat, la ciutat hi ha sortit guanyant.

40. Fomentar la bona entesa entre les administracions superiors i l'Ajuntament de Girona en defensa dels interessos i el benefici de la ciutat
41. Tancar l'acord amb el Ministeri de Cultura per a la construcció de l'Arxiu Provincial en terrenys municipals.
42. Resoldre de manera definitiva la reforma de la plaça Espanya a través d'un acord entre l'Ajuntament i el govern de l'Estat basat en la defensa dels interessos de Girona .



**Cristina Cots,**  
Número 5.  
Economia.  
**#estimarGi**

Tenim l'exemple de la biblioteca Carles Rahola, que ens ha proporcionat un punt de llum magnífic a avinguda Emili Grahit gràcies a la voluntat d'entesa entre l'Ajuntament i l'executiu de l'aleshores president José Luis Rodríguez Zapatero. Ara, el govern d'Espanya té la voluntat de construir l'arxiu provincial. Som l'única capital de província de l'Estat, que no té un arxiu en les condicions de recursos, tecnologia i espai que pertoqueu. Les converses per construir-lo van començar el 2011. Malgrat que per a la seva construcció el govern d'Espanya ha d'obtenir gratuïtament la cessió d'un terreny, després d'anys de converses en relació a la ubicació del nou arxiu i les característiques de la instal·lació, els dos governs, el de l'Estat i l'Ajuntament de Girona, van pactar que la millor opció era una permuta de terrenys.

L'Ajuntament de Girona cedia la totalitat d'un solar municipal a Fontajau, entre la Rambla Xavier Cugat, l'Avinguda Amical Mathausen i els carrers Pont de la Barca i Narcís Roca Farreras; i a canvi el govern central cedia a l'Ajuntament l'edifici conegut com el convent de Sant Josep, on ja hi ha hagut ubicat l'arxiu durant anys.



El Ministeri de cultura va redactar un projecte per l'arxiu comptant que es podria construir al terreny que estava disposat a cedir l'Ajuntament. L'alcaldeessa Madrenas es va arribar a reunir amb el Director General de Beles Arts, que va venir expressament a Girona i va tornar a Madrid amb els termes acordats d'un conveni que, si el govern de Girona hagués volgut, ja faria dos anys que estaria firmat. En comptes d'això, l'alcaldeessa, amb l'argument que el terreny de l'Ajuntament tenia un valor superior al que cedia l'Estat, es va dedicar a jugar al gat i a la rata condensant totes les excuses possibles per no haver d'escenificar un acord amb l'Estat. D'alguna manera, Madrenas va voler fer més d'agent immobiliària que no pas d'alcaldeessa. Va ser un error. I d'aquella actitud de confrontació permanent que ha estat la seva única raó de subsistència política, i que avui es pot veure fins i tot com una mica infantil, l'única cosa que n'hem tret és que l'arxiu encara està per fer malgrat que el govern de l'Estat té prevista des de 2021 una partida de 13.500.000 euros per construir-lo.

Entretenir-se en la diagnosi de les qüestions és perdre el temps. No és el que volem per Girona ni és la manera com entenem que ha de gastar les hores una alcaldeessa. Quan una administració està disposada a invertir en una infraestructura que pot contribuir a favor de la capitalitat de Girona l'actitud del govern municipal ha de ser ferma en la defensa dels seus interessos però també oberta al diàleg, intel·ligent i positiva. Si un alcalde s'ha fet la pregunta de què vol que passi a la seva ciutat perquè la vida dels seus conciutadans sigui més fàcil, el que no pot fer és entretenir-se en discussions banals i ha d'actuar amb la maduresa pròpia d'un governant responsable. Això és el que farem, amb respecte per totes les maneres de pensar especialment les que no son coincidents amb la nostra. És la única manera en la qual els avanços en política tenen la garantia de superar el temps de les persones.

L'arxiu serà una realitat a Girona perquè no ens podem permetre no disposar d'un nou equipament que presti el servei d'accés a la informació pública en un espai modern amb la tecnologia adequada. L'arxiu tindrà un efecte dinamitzador i activarà econòmicament, socialment i culturalment el barri de Fontajau, que ha suportat prou incompliments i es mereix una intervenció per integrar-lo com la referència de la banda nord del Ter. Sí que és veritat que en el context de la política de rigor i de recerca d'acords dels últims temps, en la qual no hi ha volgut participar Junts, han aparegut actors, també des de Girona, que han permès un acostament per trencar la confrontació que encallava l'arxiu. Arribar al govern servirà per tancar una etapa en què Girona hi ha perdut més que no pas hi ha guanyat.

També hem d'acabar bé la reforma de la plaça Espanya. L'Ajuntament i Madrid han de trobar la manera d'arribar a un acord favorable a un i altre. Ja ho hem dit: les grans transformacions de Girona han arribat sempre després d'una entesa entre les diferents administracions. En tenim tots els exemples dels quals hem parlat. Qui podria negar avui el valor i l'interès del Pont de Fontajau o de la biblioteca Carles Rahola? Ningú. **I hi ha algú que pugui negar el benefici que re- presenta una inversió de 2,8 milions d'euros de l'Estat en una obra pública que transformarà una àrea de la ciutat pendent d'entregar als gironins i gironines?** Un acord és el contrari de l'impuls populista que condueix a confrontar administracions. Es poden guanyar vots agitant banderes però la ciutat hi surt perdent.

El discurs fàcil de la confrontació ignora que la crisi de 2008 ho va canviar tot. Recordem, per posar un cas, el Pla de Barris.

Per sort a Girona anàvem avançats però a moltes altres ciutats o es van endarrerir, o ni es van poder fer. A les obres del TAV va passar el mateix. El futur que havíem imaginat va canviar i això ens fa entendre que avui, quinze anys més tard, tenim el deure d'actuar amb lleialtat i voluntat de diàleg per arribar a un acord sense haver de caure a la temptació de fer servir les estridències per guanyar vots.



Sílvia Panque, conferència a la Mercè, Girona 2022.