

## EL TEMPS

# L'Eix Transversal, i més eixos

**P**robablement seria millor que l'Eix Transversal que s'acaba d'obrir a la circulació entre Girona i Cervera fóra més ample en alguns trams, però s'ha de tenir en compte que fins ara ni existia. I és que sens dubte, malgrat els inconvenients, l'Eix Transversal és una de les grans notícies de l'any i —sense por d'exagerar— també de la història recent de Catalunya.

Es pot fer molta broma per les moltes inauguracions que el govern Pujol ha fet dels diferents trams. Però, de fet, ara el que compta és que el projecte concebut pel govern republicà als anys trenta s'ha fet ja realitat amb l'obertura dels 153 quilòmetres que hi ha de Cervera a Girona. A partir d'ara, anar de Lleida o de Cervera fins a Girona serà molt més ràpid i molt més econòmic.

Però seria també curt de mires veure el nou Eix Transversal només com una dreuera perquè la gent de les comarques interiors de Catalunya pugui arribar més ràpidament a Lleida o a Girona.

El gran repte és que l'Eix serveixi per potenciar el desenvolupament i l'activitat a tot arreu per on passa: per Cervera, per Manresa, per Vic, per tot arreu, com ha dit i ha

repetit aquests dies el conseller que s'ha encarregat de rematar l'obra dels seus antecessors, Pere Macias.

Dit tot això, s'han de fer dos advertiments perquè ningú s'enganye: un, que encara no s'ha fet el tram entre Cervera i Lleida, que ha de construir el govern espanyol, i això d'entrada provocarà més congestions de trànsit en l'actual carretera general que cobreix aquest trajecte. I dos, que probablement l'èxit de l'Eix farà que aviat hi haja embussos en alguns trams i en hores punta, i evitar-ho serà més qüestió de l'ús intel·ligent que se'n faci que no pas de començar a reclamar ja ara que s'eixample la calçada, amb unes obres que l'administració, a hores d'ara, no podria pagar.

I doncs? Què caldrà fer quan apareguen els primers problemes i insuficiències de l'obra que s'acaba d'inaugurar? Per exemple queixar-se, que és gratuït, però sobretot reflexionar i pensar per què aquest país arrossega i ha d'arrossegar constantment un dèficit d'infraestructures que frenen el desenvolupament econòmic i, per tant, també el social i cultural.

I una vegada més anem a parar on els lectors sospiten: al centralisme estatal i al sistema de finançament autonòmics, que, per més democràtics i solidaris que es pretenguin ja han demostrat a bastament les seues limitacions. Unes limitacions que van cada dia a més i que, en el cas de Catalunya, són les responsables almenys d'una part molt important del persistent

*“Que caldrà fer quan apareguen els primers problemes de l'obra que s'acaba d'inaugurar? Per exemple queixar-se, que és gratuït, però sobretot reflexionar i pensar per què aquest país arrossega constantment un dèficit d'infraestructures.”*

dèficit d'infraestructures i també del dèficit financer de les administracions autonòmica i local. El cas més flagrant, pel pes que té en l'economia catalana, són els projectes pendents del voltant de Barcelona (ampliació de l'aeroport, tren d'amplada europea, construcció de l'autovia del Llobregat, solució a l'eliminació dels residus sòlids...).

Al País Valencià, amb una xarxa de comunicacions que es podria millorar més fàcilment que

en el cas de Catalunya, el dèficit d'infraestructures no hauria de ser tan evident. Els exemples són tan repetits que sembla que no tinguen importància: el greuge comparatiu de la via ràpida gratuïta entre Alacant i Múrcia enfront de l'obligat peatge per anar a València, les mancances de la connexió ferroviària també entre Alacant i València, la sempre pendent connexió per tren entre Gandia i Dénia... Com ha dit fa poc un notable expert en infraestructures, només la força de les necessitats reals del territori ha fet possibles obres com l'autopista del Mediterrani o l'Eix Transversal. Unes obres que la planificació radial feta des de Madrid hauria previst amb un retard de conseqüències fatals. ■