

D'eix transversal

a autovia

Després d'un estira-i-arronsa polític, el president Pujol anuncia que el 2008 s'haurà desdoblada el 75% del traçat d'una carretera emblemàtica que registra una elevada sinistralitat i que s'ha quedat obsoleta per la gran quantitat de vehicles que hi transiten, sobretot camions.

Molts cotxes. Molts camions. Molts accidents, massa. L'eix transversal s'ha quedat obsolet. A començament d'any, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya va anunciar que el 2003 es licitarien les obres perquè diversos trams d'aquesta via, oficialment la C-25, tinguessin quatre carrils. Fins aquí, tot normal. El desdoblament de l'eix transversal era una vella reivindicació per a una carretera nova (inaugurada el 12 de desembre del 1997). La sorpresa va arribar quan Jordi Pujol va dir fa poc en una conferència pronunciada a Barcelona que "avui per avui no és necessari desdoblant l'eix transversal". El president de la Generalitat feia referència a les crítiques rebudes quan es va començar a construir aquesta carretera. "Ens deien que mai no s'ompliria, però amb el temps, l'eix transversal s'ha omplert. Ara ens demanen, exagerant, que el desdoble, però avui per avui no és necessari", va dir Pujol. Des de la Conselleria que dirigeix Felip Puig es van interpretar aquestes declaracions "com una al·lusió al fet que no és necessari desdoblant la carretera al cent per cent, sinó tan sols en alguns trams, tal com està previst". En aquest sentit, el Departament de Política Territorial havia anunciat que durant el 2003 sortirien a licitació pública les obres per desdoblant els trams de la C-25 que formen la circumval·lació de Vic i Manresa. Una actuació que s'havia de completar entre els anys 2005 i 2007 amb el desdoblament d'un total de 73,2 quilòmetres.

Membres del Partit dels Socialistes de Catalunya van qualificar de "lamentables" les paraules de Pujol. El diputat

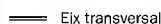
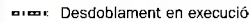
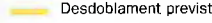

autonòmic Manel Nadal, portaveu d'Infraestructures, va arribar a dir que les declaracions del president posaven de manifest "l'alt nivell d'incompetència i descoordinació del Govern", i a la vegada va prometre que si Pasqual Maragall era elegit proper president català es desdoblaria la via. Nadal va recordar que la carretera era coneguda popularment com "l'eix de la mort", per la seva elevada sinistralitat.

Jordi Pujol va reaccionar ràpidament, i contra el que acostuma a passar en política, va reconèixer que s'havia equivocat o que, almenys, no s'havia expressat bé. Conscient que el tema de l'eix transversal afecta moltes comarques catalanes i que ha permès escurçar distàncies entre les ciutats interiors del país (amb tot el que això comporta per al reequilibri territorial i la descentralització de Barcelona), el president va destacar que el que volia dir era que la carretera no es desdoblaria en la seua totalitat i que les obres per a l'ampliació no es durien a terme de manera immediata: "El que farem és aplicar els compromisos d'Obres Públiques de fa uns mesos en el sentit d'un desdoblament gradual i parcial, no de tot l'eix, que es donarà per acabat el 2008 i en un 75%, aproximadament." Per la seva banda, el conseller de Política Territorial, Felip Puig, es va referir exclusivament a una mala interpretació de les paraules de Pujol, ja que, segons Puig, el president de la Generalitat es volia referir a la pressió excessiva que hi havia sobre "una magnífica carretera que era innecessari de desdoblant totalment".

La confusió creada per les afirmacions del president de la Generalitat va provocar també les crítiques dels altres grups de l'oposició. Així, mentre que el

Traçat de l'eix transversal de Cervera a Girona

CLAU

-  Eix transversal
-  Desdoblament en execució
-  Desdoblament previst
-  Punt negre

L'eix transversal, de 154,5 km, uneix les comarques de Girona amb les de Ponent, tot enllaçant amb la N-II a l'altura de Cervera. Ara com ara, hi ha efectivament desdoblats els trams al voltant de Manresa i Vic (5 km de circumval·lació cadascun) i s'ha començat a executar el desdoblament de Cervera – les Oluges (6 km). A més, la Generalitat vol desdoblament els trams de Santa Coloma de Farners i l'enllaç des d'Artès i fins a la ronda de Vic. Els punts negres de l'eix transversal són les Oluges (hi han perdut la vida vint persones), que està a punt de desdoblarse, i Espinelves, principalment.



PSC va insistir a dir que el Govern havia demostrat "les seves contradiccions internes", Esquerra Republicana de Catalunya va referir-se a la "descoordinació" de l'executiu català, a la vegada que va criticar que des d'un principi no s'hagués previst el desdoblament d'aquesta via. També es va apuntar al carro de les crítiques el Partit Popular, que va considerar que no n'hi ha prou amb la reconversió parcial de l'eix en autovia, sinó que cal desdoblament tot el traçat i fins i tot es van anunciar una sèrie de mesures parlamentàries. Pel que fa a ICV, aquest grup va titllar de "desconcert" la política del Govern en aquesta matèria.

L'eix, avui. Amb un traçat de 154,5 quilòmetres, la C-25 uneix les comarques de Ponent amb les del voltant de Girona. Ha estat una carretera polèmica des de sempre; primer, pel retard que portava el projecte; i després, perquè diversos sectors van criticar que es fessin moltes inauguracions de manera encoberta de l'obra. A més, les característiques de via ràpida han convertit l'eix

transversal en una carretera amb molts punts negres. Tant és així que després d'un greu accident de circulació amb cinc morts a Espinelves, el conseller Felip Puig va presentar un pla per al desdoblament parcial de la via al seu pas per les zones urbanes i pels punts més perillosos per al trànsit. El 76,2% del seu traçat tindrà com a mínim, després d'aquestes obres, tres carrils (un 47,2% tindrà dos carrils per sentit). Actualment hi ha desdoblats els trams al voltant dels nuclis urbans de Manresa i de Vic (de cinc quilòmetres cadascun), i s'està executant el tram pendent de l'eix entre Cervera i les Oluges, de sis quilòmetres.

A més, la Generalitat de Catalunya té previst de desdoblament els trams de Santa Coloma de Farners i l'enllaç des d'Artès fins a la ronda de Vic.

Sinistralitat. En menys de cinc anys han perdut la vida a l'eix transversal més de vuitanta persones. Des de les comarques de Ponent aquestes xifres es llegeixen amb preocupació, perquè hi

ha un altre dèficit històric a la N-II, pendent de convertir-se en autovia des de Cervera fins a Santa Maria del Camí. Aquests trenta quilòmetres, qualificats de "vergonya" en les múltiples accions ciutadanes que s'han dut a terme per reactivar les obres, són un altre punt negre viari en el qual han perdut la vida un centenar de persones en només deu anys. El projecte està aprovat des del 1992, però els litigis legals continus per determinar el traçat que havia de seguir han fet eterna l'execució d'unes obres a les quals, ara mateix, s'han afegit els problemes ocasionats pel tancament d'un dels túnels del Bruc.

A Ponent, polítics, comerciants i tots els sectors implicats han exigint que no es cobri el peatge de l'autopista A-2 mentre durin aquestes obres, però el Ministeri de Foment sempre s'hi ha negat, a diferència, per exemple, del que va passar quan va caure el pont d'Esparreguera en les inundacions d'ara fa dos anys.

Anna Sáez