

La via romana de la Catalunya interior

Recórrer Catalunya d'est a oest, sense passar per Barcelona ni topar amb una barrera de peatge. Una necessitat i una demanda tant dels usuaris com del teixit industrial de la Catalunya interior que va començar a materialitzar-se ara fa 16 anys amb l'anomenat Eix Transversal, la C-25. Però no ha estat fins el gener de 2013 que la Generalitat de Catalunya ha donat per conclòs el projecte amb un desdoblament imprescindible per reduir dràsticament la sinistralitat d'una via de 153 quilòmetres molt transitada per vehicles pesants i de mercaderies. Actualment, l'Eix és una autovia d'alta capacitat, amb dos carrils en cada sentit i tres carrils en els trams de més pendent ascendent a les zones de les Guilleries i el Lluçanès per facilitar l'avançament de vehicles lents. I s'ha convertit en la primera gran infraestructura viària que trenca amb l'esquema radial barceloní i la lògica orogràfica imperant des de l'època romana. Es tracta d'una obra d'enginyeria de gran complexitat, ja que la conversió en autovia ha aprofitat el traçat existent i ha calgut construir uns 50 viaductes, 14 túnels i 40 enllaços. El desdoblament de l'Eix Transversal comporta una inversió en l'execució de les obres de 752,4 milions d'euros, que la Generalitat finançarà mitjançant un sistema de concessió a 33 anys. El seu traçat permet anar des de Cervera fins a Caldes de Malavella, passant per la plana de Lleida, el Bages, la Selva i el Gironès. Un recorregut per una trentena llarga de poblacions, on Vic, la capital d'Osona, és el melic d'una via que recorre alguns dels paratges naturals més bonics del país, com ara les Guilleries. Just abans del seu desdoblament, circulaven per la C-25 una mitjana de 8.669 vehicles diaris, i en només 11 mesos el trànsit ha crescut un 40% i l'accidentalitat ha estat pràcticament inexistent.

Noves oportunitats al territori. L'Eix Transversal és el millor reflex de l'aposta de la Generalitat per trencar la

De Cervera a Caldes de Malavella, passant per la plana de Lleida, el Bages, la Selva i el Gironès, l'Eix Transversal (C-25), de 153 quilòmetres, és la primera gran infraestructura viària que connecta l'interior de Catalunya sense passar per Barcelona. Inaugurat el 1997, el gener de 2013 el desdoblament de l'Eix l'ha convertit en una autèntica autovia que ha reduït dràsticament l'accidentalitat.



L'Eix Transversal travessa la Catalunya Central i uneix Lleida i Girona amb 153 quilòmetres que passen per 35 municipis. Amb el desdoblament inaugurat el gener del 2013 es dona per conclòs.

radialitat viària del país i generar oportunitats al conjunt del territori, parant especial atenció en cinc grans nuclis poblacionals i les seves àrees d'influència: Lleida, Cervera, Manresa, Vic i Girona. Fa vint anys, quan encara no havien començat les obres de construcció de l'Eix, era impensable pensar en les relacions socials, econòmiques, universitàries, fins i tot familiars que tenen avui aquests territoris. Que algú de Lleida estudiï a la Universitat de Girona, que una empresa lleidatana

hagi obert seu a la plana de Vic o, simplement, que algú de Manresa tingui una segona residència a la Costa Brava, no és cap excepcionalitat. Tant la potent indústria agroalimentària que hi ha a Lleida, com la petita i mitjana empresa del Bages o Osona, comencen a notar els efectes del desdoblament, que multiplica les seves oportunitats de fer negoci i encarrilar la sortida de la crisi. Un altre dels sectors que es veuran beneficiats per la posada en servei és el turisme, que podrà aprofitar la riquesa

Dossier Euram

ambiental i geogràfica de Catalunya anant de punta a punta de l'Eix.

Connectats amb el corredor. Però més important fins i tot que la connexió interior és la porta de sortida al món que ofereix l'Eix Transversal. Juntament amb l'autopista AP-2 i l'autovia A-2, constitueix l'anomenat corredor de l'Ebre, que uneix la Mediterrània amb les comarques interiors de Catalunya, l'interior de la península i la cornisa cantàbrica. És el ramal més septentrional d'aquest corredor de l'Ebre i comunica la Catalunya Central, les Terres de Lleida i el Pirineu amb el corredor mediterrani. La intersecció entre ambdós corredors es produeix en terres gironines.

A més a més, diversos corredors ferroviaris enllacen el corredor mediterrani amb la Catalunya Central: les vies de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya amb les comarques de l'Anoia i del Bages i les línies de l'Estat amb el Bages i amb Osona. Ciutats com Igualada, Manresa i Vic es troben connectades ferroviàriament amb el corredor mediterrani. En l'àmbit de les mercaderies, hi ha servei ferroviari per part de FGC per al transport des de la conca minera del Bages de sal i potassa. De cara al futur, es detecten diversos sectors econòmics que podrien trobar en aquesta infraestructura els serveis que necessiten per al seu creixement. En el cas d'Osona, es detecta una elevada exportació de gra per a l'elaboració de pinsos, cereals que vénen del port de Tarragona i també de França i susceptibles de generar, si en algun moment els costos ho permeten, fins a dos trens diaris (més de 20.000 tones mensuals). En el cas del Bages, s'han detectat empreses que importen grans volums de mercaderies i, evidentment, hi ha un sector de sals i de potasses amb la capacitat d'exportar més de dos milions de tones anuals cap a la Mediterrània. Més enllà, ja en terres de Lleida, es dona un important trànsit d'importació de cereals per a la fabricació de pinsos i d'exportació de fruita.

D'altra banda, la terminal Empordà-Vilamallà és una terminal transfronterera declarada com a prioritària per l'Estat espanyol i el govern de la Generalitat l'any 2011 i inclosa a la xarxa

TEN-T transeuropea. Per localització i característiques, podria arribar a fer un paper important en quatre àmbits de l'activitat logística: *hub* logístic multimodal de distribució regional multi-client del sud-oest d'Europa; *hub* del sector automobilístic; autopista ferroviària, és a dir, amb capacitat de carregar camions i semiremolcs i treure els camions de la carretera, perquè és l'única terminal del corredor mediterrani que recull el trànsit de tots els eixos viaris d'alta capacitat, i terminal de canvi d'ample de via d'alta capacitat per a trens llargs.

Implantació de l'Eurovinyeta.

Actualment, entre un 25% i un 30% dels vehicles que circulen per l'Eix Transversal, que forma part de la xarxa transeuropea (TEN-T), són vehicles pesants. I és previsible que amb el desdoblament aquesta via es consolidi com a itinerari de pas de vehicles pesants entre el centre peninsular i França. Actualment, hi passen entre 2.500 i 3.000 camions per dia de mitjana, que suposen entre un 22% i 25% del trànsit total de la via. Passant per l'eix, el transportista evita altres alternatives actualment de peatge explícit com l'AP-7 i l'AP-2, una circumstància que saturaria aquesta autopista i perjudicaria la resta d'usuaris. És en aquest context que la Generalitat, que actualment paga un cànon a la concessionària Cedinsa Eix en funció del nombre, tipus de vehicles que hi circulen i quilòmetres recorreguts –per un vehicle lleuger que efectua el trajecte complet de l'Eix Transversal, de Cervera a Caldes de Malavella, el govern paga 9 euros, i per un vehicle pesant, més de 12 euros– ha decidit implantar l'Eurovinyeta. Es tracta d'una directiva europea basada en el principi de "qui contamina paga" i "qui utilitza paga", que permetrà que la Generalitat ingressi diners per peatge a partir del segon semestre de 2014 pels vehicles de 12 tones o més que circulin per l'Eix Transversal.

Els camions pagaran en funció dels quilòmetres que realitzin a la C-25 i de la categoria de vehicles de què formin part segons les emissions de CO₂, amb una bonificació del 10% per als camions que paguin mitjançant te-lepeatge. Quedaran exempts d'aquesta taxa els vehicles destinats a la defensa



GENERALITAT DE CATALUNYA

L'Eix Transversal al seu pas per Manresa. Convertit ja en una autopista amb dos carrils per sentit, la sinistralitat de l'Eix s'ha reduït dràsticament. Es tanquen així quinze anys d'alta sinistralitat i mortalitat.



nacional, la protecció civil, els serveis de lluita contra els incendis, les urgències i els cossos de seguretat. Els ingressos generats per l'aplicació per l'Eurovinjeta a la C-25 es destinaran amb caràcter finalista a un fons per al desenvolupament, la millora, el manteniment i l'optimització de les infraestructures i del sector del transport.

Vuit dècades esperant l'Eix. Gairebé totes les referències històriques de l'Eix Transversal ens transporten al Pla General d'Obres Públiques de la Generalitat republicana. En la xarxa de Camins Generals que proposava el Pla, redactat per Victorià Muñoz i Oms l'any 1935, ja hi havia una traça que unia Girona i Lleida, passant per Tàrraga, Cervera, Manresa i Vic. Però aquest gran projecte va tenir fins i tot precedents al segle XVIII, quan es va projectar una xarxa de camins rals, entre Lleida, Cervera, Manresa, Vic i Olot. En aquell temps, però, ningú no gosava passar per les Guilleries, territori feréstec i amb presència de bandolers. També hi va haver un altre intent de programar un gran camí transversal a l'inici del segle XIX, que va quedar aturat per la guerra del Francès el 1808. En qualsevol cas, el Pla de Victorià Muñoz i Oms és la primera definició seriosa i completa que es fa de l'Eix Transversal.

Amb aquesta gran obra, Catalunya culmina un ambiciós pla d'autovies i vies de gran capacitat que ha gaudit de continuïtat institucional des dels governs de Jordi Pujol, que van iniciar el desdoblament del que llavors es va anomenar Autovia de l'Ametlla i que ara és un eix que va des de Mollet del Vallès fins a Ripoll. De fet, de nord a sud i d'est a oest, l'Eix Transversal culmina tot el pla de grans eixos previst per la Generalitat, del qual també formen part la C-17, l'Eix Diagonal, el Reus-Alcover, l'Eix del Llobregat o l'Anella de les Gavarres.

El futur exigeix un nou model integral de gestió del conjunt de la xarxa viària d'alta capacitat a Catalunya coherent amb les noves polítiques europees i que, independentment del titular de les vies, harmonitzi tot el sistema concessional i de pagament, de manera que resolgui els greuges i desequilibris territorials.

Gemma Aguilera