

el Pou de la gallina

www.elpou.cat

Revista manresana
d'informació
i opinió

Gener 2012 - Núm. 272 - 4 €

L'impacte de l'eix diagonal



L'entrevista a Pere-Joan Cardona, metge i investigador

Eix Diagonal: economia, impacte ambiental i proximitat

El dia 2 de desembre, el president de la Generalitat, Artur Mas, va inaugurar el darrer tram que culminava la carretera que connecta el Garraf, l'Alt Penedès, l'Anoia i el Bages. Amb una longitud de 67 quilòmetres, l'obra es finança mitjançant el peatge a l'ombra i ha rebut crítiques per l'impacte ambiental generat. Des del govern, però, es destaca la ràpida execució de les obres i que s'ha tingut especial cura en l'entorn de túnels i estructures.

XAVI LÓPEZ
FERRAN SARDANS

El nou eix viari permet connectar Manresa i el Bages amb el litoral garrafenc amb poc més de tres quarts d'hora i sense peatges. La culminació de l'eix Diagonal es va oficialitzar el 2 de desembre en un acte públic amb presència de mitjans de comunicació, del president de la Generalitat, el conseller de Territori i Sostenibilitat, Lluís Recoder, i alcaldes de municipis per on transcorre la nova connexió. L'esdeveniment bé s'ho valia; finalment es completava una important connexió exigida durant molt de temps des de la Catalunya central per facilitar la comunicació entre aquestes comarques i el litoral de la costa daurada, evitant l'entrada a l'àrea metropolitana de Barcelona, sense peatges i reduint fins a la meitat el trajecte entre Vilanova i la Geltrú i Manresa, que fins ara era de gairebé una hora i trenta minuts. De fet, un mes després de la inauguració de l'Eix Diagonal, l'eina *Google Maps* encara calcula més de noranta minuts pel trajecte entre la capital del Bages i la del Garraf.

El secretari de Territori i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, Damià Calvet, valora de manera molt positiva les conseqüències que tindrà aquest eix en la relació entre la Catalunya central i la litoral. «Significa acostar quatre ciutats, això és quatre comarques que fins ara, tot i estar relativament a prop, no tenien una relació fluïda», declara. Des del seu punt de vista, la nova carretera activarà noves dinàmiques en l'esfera econòmica, comercial i social. Afegeix que el canvi serà especialment notable entre Manresa i Igualada, és a dir entre el Bages i l'Anoia: «L'antiga C-241 era una carretera estreta i amb un traçat obsolet, que oferia un temps de



El president de la Generalitat, Artur Mas, i el conseller de Territori i Sostenibilitat, Lluís Recoder, acompanyats dels alcaldes de Manresa, Valentí Junyent, el d'Igualada, Marc Castells, en la inauguració de l'eix Diagonal. Foto: Mar Martí (ACN)

recorregut llarg», valora el secretari de Territori i Mobilitat, qui també recorda que la posada en servei de la variant de Sant Salvador de Guardiola, ara fa uns anys, «ja va significar una millora important». Ara, amb la posada en servei del nou traçat entre Salelles i l'eix transversal i entre Maians i Vilanova del Camí, «es dotaran aquestes comarques d'una carretera moderna», afirma Calvet. Aquestes millores, segons el representant del departament d'Obres Públiques, també seran perceptibles en la resta de l'eix gràcies a intervencions com el nou traçat entre Puigdàlber i Vilafranca, la variant de Vilafranca o el desdoblament del tram entre Vilafranca i Vilanova. «En definitiva, la posada en servei d'una via de comunicació com aquesta generarà dinàmiques territorials i oportunitats que cal saber aprofitar», conclou Damià Calvet.

També defensa aquesta posició Aureli Ruiz, portaveu de l'equip de govern

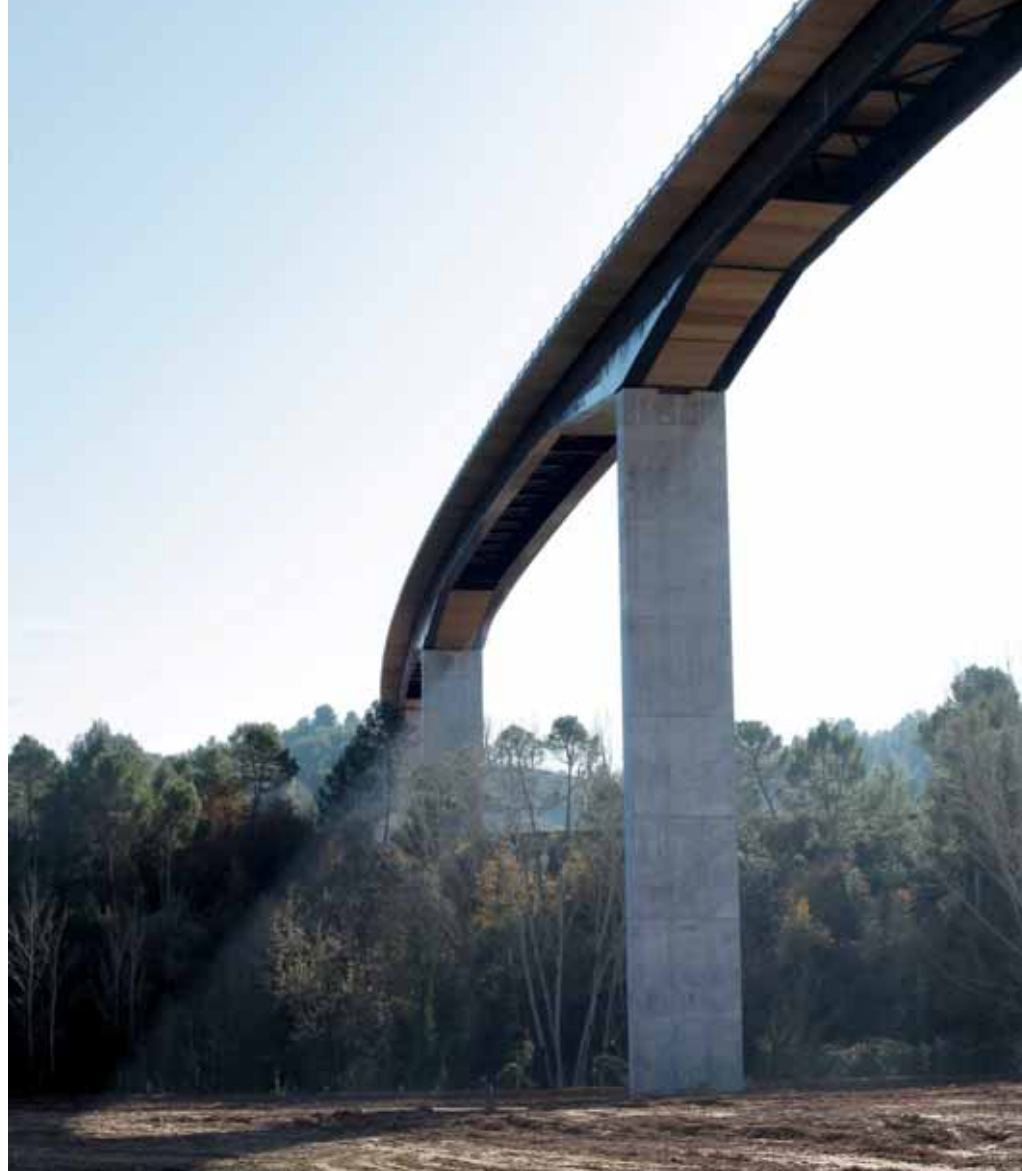
de l'Ajuntament de Vilafranca del Penedès: «És evident que les possibilitats de relació comercial, turística, econòmica, s'han ampliat moltíssim. El trànsit de persones i mercaderies troba nous camins per fer més fàcil aquesta relació», manifesta. Per a Ruiz, «alguns poden pensar que per Vilafranca pot ser un problema, ja que la gent de la ciutat té més possibilitats de marxar a fora a comprar o a fer negocis, però també és a l'inrevés, Vilafranca, si ja els deures, pot ser un destí econòmic i comercial important». Gerard Figueras, regidor de Promoció Econòmica de Vilanova i la Geltrú, assegura que «tenim el sentiment d'esperança que en moments complexos com ara és una oportunitat per generar activitat econòmica».

Xavier Lanza, president de la UBIC de Manresa, destaca que el nou traçat farà augmentar l'atractivitat comercial de la ciutat, «que ja teníem, però gràcies a

aquest eix viari donarem l'oportunitat a nous possibles compradors». Pere Casals, president de la Cambra de Comerç de Manresa, està d'acord que aquest nou eix potenciarà el moviment de persones, la qual cosa representarà *«més intercanvis comercials, mobilitat per anar a treballar o buscar feina a altres comarques, major facilitat per a desplaçaments amb finalitats turístiques o culturals, etc. Però a més facilitarà el moviment de mercaderies, que vol dir que les empreses d'una comarca tindran més fàcil anar a buscar clients o proveïdors a l'altra»*. Tot i això, alerta que la infraestructura en si no és garantia d'enfortiment, i que pot esdevenir fins i tot un risc si no es fan les coses bé. Creu que ara el comerç, l'hostaleria, la indústria, els centres d'ensenyament i recerca, els operadors turístics i en general totes empreses locals han de fer els deures que els pertocuen per guanyar clients o atreure talent gràcies a la millora de mobilitat. *«Perquè si no ho fan bé, per la mateixa via que poden venir aquestes persones que volem atreure, poden marxar en sentit contrari, a comprar, estudiar o treballar a les altres comarques, si la seva oferta és més atractiva»*, sentència Casals, que reclama posar-se d'acord en allò que és prioritari i aconseguir la complicitat entre institucions i empreses per treballar tots a l'hora.

Peatge a l'ombra

En època de crisi, retallades i obres aturades o cancel·lades, es va presentar com un gran èxit la inauguració, sis mesos abans del previst, de l'eix viari. Les obres amb comptat amb un pressupost de 368,4 milions d'euros i es van iniciar durant el segon semestre de 2009. No obstant això, el cost real de l'eix Diagonal és molt més elevat. L'obra està fiançada per l'anomenat peatge a l'ombra, fet que significa que l'explotació l'ha dut a terme Eix Diagonal SA i la concessionària és Iridum, del grup ACS (el benefici ordinari net del grup econòmic en data de setembre de 2011 arribava als 738 milions d'euros), encapçalada per Florentino Pérez (també president del Reial Madrid), la qual es fa càrrec de la construcció i del manteniment de la carretera a canvi que la Generalitat de Catalunya li pagui un cànon anual en funció de la xifra de vehicles que circulin pel nou eix viari. Així doncs, la Generalitat acabarà de pagar les obres i el manteniment l'any 2041. Un total, segons es calcula, de 1.399 milions d'euros. Aquest cost econòmic s'ha calculat partint de la hipòtesi dels vehicles que passaran diàriament pel nou eix viari i que es preveu que siguin d'entre 20.000 i 25.000 vehicles diaris en el tram que va de Vilafranca del Penedès a Vilanova i la Geltrú (13 quilòmetres d'autovia), uns 10.000 vehicles més entre Vilafranca i Igualada i uns 7.000 vehicles més entre la capital de l'Anoia i Manresa. Aquests càl-



El viaducte de Salelles, una de les obres més impactants del tram bagenc de l'eix. Foto: F. Rubí

culs, realitzats per l'empresa que té la concessió, no deixen de ser només teòrics, de manera que el cost final de l'eix viari podrà augmentar depenent del trànsit que absorbeixi al llarg dels pròxims anys. En cas que el trànsit sigui menor de l'esperat, la Generalitat continuarà pagant els imports previstos.

Segons va afirmar en el seu moment el secretari de Territori i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, Damià Calvet, a l'Agència Catalana de Notícies, el sistema de peatge a l'ombra fa que el cost de l'obra acabi sent molt més elevat que el cost real, diferència que pot superar els mil milions d'euros. Calvet no es va mostrar molt partidari del peatge a l'ombra sempre i quan es converteixi en un sistema força estès, ja que repercuteix de manera molt significativa en els pressupostos i limita molt els marges possibles per a altres actuacions que es vulguin dur a terme.

En declaracions a **El Pou de la gallina**, però, el secretari de Territori i Mobilitat de la Generalitat considera que aquest sistema de concessió d'obra pública, permet diferir en el temps el pagament d'unes inversions que amb els sistemes convencionals de pagament immediat de la infraestructura construïda no hauria estat

possible d'assumir per manca de disponibilitat pressupostària. Valora que aquest mètode no és en si mateix dolent, ja que permet avançar en el temps l'execució d'infraestructures i els efectes beneficiosos d'aquestes inversions. Tanmateix, denuncia que *«el problema apareix quan s'abusa d'aquests sistemes i es va més enllà del que efectivament es podrà pagar en el futur; perquè en aquest cas pot limitar fortament la capacitat d'actuació de l'administració»*.

L'eix Diagonal és una combinació de nous trams construïts amb altres carreteres ja existents. Tal i com descrivia el comunicat de premsa enviat pel departament de Territori i Sostenibilitat el dia de la inauguració, *«l'eix Diagonal ha inclòs trams de nova construcció i trams que s'han recolzat en les carreteres C-15 i C-37 i que s'han adaptat a la funcionalitat del nou eix viari, en funció de les necessitats de cada tram»*. Per exemple, en els trams entre Sant Salvador de Guardiola i Castellfollit del Boix (10,6 km) i entre Igualada i Puigdàlber (21,3 km), que es van posar en servei el 23 de juliol passat, s'han executat tasques d'adaptació i millora de la carretera ja existent; principalment, renovació de paviment, millora de senyalització i implantació de nous

elements de seguretat viària, com noves barreres de seguretat i faldons de protecció per a motoristes.

El nou eix connecta les principals infraestructures viàries que vertebrin Catalunya de sud-oest a nord-est, com són la C-31, la C-32, l'AP-7, l'A-2 i el Transversal. A part de disminuir considerablement el trajecte entre la Catalunya central i les comarques del Garraf, l'Alt Penedès i el Baix Penedès, potencia les comunicacions intercomarcals i millora substancialment la mobilitat a l'entorn de les principals poblacions del recorregut. A més, és previsible que descongestioni part de l'àrea metropolitana de Barcelona (principalment la xarxa viària que circula pel Baix Llobregat), sobretot en època de bon temps, ja que tots aquells vehicles provinents de la Catalunya central que es dirigien cap a la costa daurada ja no necessitaran arribar fins a Martorell per agafar l'enllaç cap a la costa del centre-sud del litoral. Pel que fa a aquest assumpte, Damià Calvet assenyala que l'eix Diagonal és una via que es justifica bàsicament per la pròpia comunicació de les ciutats i els territoris en els quals incideix, «sense que hagi de canalitzar ni desviar volums importants de trànsits de pas de l'entorn metropolità».

Camí del litoral

Quan un utilitza l'eix Diagonal per primera vegada, però, comprova que difícilment es podrà fer el trajecte entre Manresa i Vilanova en tres quarts d'hora tal i com s'ha anunciat des de diferents punts. De causa no n'hi ha una sinó diverses. Tal i com preveu la mateixa empresa que explota la concessió, el tram amb menys circulació de vehicles està sent el que va de Manresa a Igualada i que té 20 quilòmetres. De la capital de l'Anoia a Vilafranca del Penedès són aproximadament 26 quilòmetres de bona carretera, però sense pràcticament cap desdoblament, amb trams de línia discontinua, però el trànsit en ambdós sentits de la marxa dificulta de fer avançaments. Un fet semblant es preveu que succeeixi en el tram entre les capitals del Bages i l'Anoia, amb lleugerament menys trànsit però suficient per impedir avançaments còmodes, mentre que el tram entre Vilanova i Vilafranca és l'únic que està desdoblant.

Segons el secretari de Territori i



Damià Calvet, secretari de Territori i Mobilitat de la Generalitat: «La posada en servei d'una via de comunicació com aquesta generarà dinàmiques territorials i oportunitats que cal saber aprofitar»

Mobilitat de la Generalitat, com a criteri, la planificació viària no considera el desdoblament d'una carretera si no se superen uns trànsits de 15.000 vehicles/dia. «En l'eix Diagonal només es preveu superar de forma habitual aquests trànsits en el tram entre Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú. Per aquest motiu, és només aquest tram el que s'ha dissenyat com a autovia i no creiem que es produeixin congestions de trànsit en la resta d'aquesta carretera», al·lega Calvet. En la mesura que des de la Generalitat no es preveuen congestions, manifesten que els temps de recorregut dels poc més de 60 km que separen l'eix Transversal de la ciutat de Vilanova i la Geltrú no han de superar, amb caràcter general, els 45 minuts. A més, subratlla que «ni el planejament territorial ni els estudis de trànsit realitzats» aconsellaven desdoblant la totalitat de l'eix. D'altra banda, defensa que el desdoblament complet hauria comportat una despesa «que de ben segur tindrà més rendiment en altres actuacions» i uns impactes sobre el territori superiors als necessaris per donar una resposta satisfactòria «als problemes de comunicació que volíem solucionar».

Aureli Ruiz, regidor i portaveu de l'Ajuntament de Vilafranca, subscriu la postura defensada per Calvet: «Lògicament un desdoblament hagués estat millor que un simple eix. Però entenem que la decisió ha estat per una banda tècnica (el volum de vehicles que hi passen no és molt alt) i econòmica (desdoblant és més car; i és cert que no hi ha diners per a tot)», sentència. Per a Pere Casals, president de la Cambra de Comerç de Manresa, és evident que una via d'un sol carril per banda i amb trams de fort pendent pot patir les conseqüències de les diferents velocitats dels vehicles que la transiten, i que la solució fàcil és desdoblant-la, «però suposo que qui va prendre la decisió, al seu moment va pensar que la necessitat la demostraria el temps, i mentrestant va estalviar uns recursos per invertir-los en alguna altra infraestructura». Tot i això, alerta que hi ha un veritable risc «que ens passi el mateix que amb l'eix Transversal, que esdevingui una via lenta i perillosa, encara que precisament els forts pendents entre Manresa i Igualada potser seran dissuasius per transportar mercaderies». Segons Casals, s'hauria de preveure el



MacMobles Poble Nou



Cintaires, 24
MANRESA
Tel. 93 873 19 94 - Fax 93 873 19 94

www.macmobles.cat
manresa@macmobles.com



La carretera, al Bages, poc abans d'arribar al túnel del Suanya

problema i buscar la forma efectiva de donar prioritat al transport amb origen o destí a les comarques de l'eix, per davant del de pas, si el temps confirma el risc de col·lapse, mentre no es pugui pagar un desdoblament.

El que cal millorar, però, és la senyalització. El municipi d'Òdena (Anoia) no apareix en cap senyal de la via mentre que alguns sectors de transportistes han reclamat augmentar la retolació. «Per a la senyalització de la nova carretera s'han utilitzat els criteris que estableix el manual de senyalització d'orientació de la direcció general de Carreteres, que és el que s'utilitza en totes les nostres actuacions», defensa Damià Calvet. «No crec, per tant, que es produeixi una situació generalitzada de desorientació dels usuaris d'aquesta nova carretera», afirma. Malgrat això, es mostra obert a analitzar les aportacions i suggeriments que se'ls faci per tal de millorar la senyalització «en tot allò que calgui».

Es preveu també que la nova carretera i l'enllaç cap a l'eix Transversal al voltant de Salelles disminueixin la congestió viària que ens els darrers anys ha caracteritzat els voltants del pont de Sant Francesc i que enllaça el nucli de Salelles i Sant Salvador de Guardiola amb el centre de

Manresa i l'antiga carretera que passa pel costat de l'estació de la Renfe.

Impacte social i ambiental

Malgrat ser una connexió reclamada durant anys, les obres per fer realitat l'eix Diagonal van començar el segon semestre de 2009 i s'han acabat mig any abans del previst. L'eix ha entrat en funcionament en dues fases: el juliol passat es van obrir els 38,7 quilòmetres corresponents als trams Igualada–Castellfollit del Boix (nova construcció); Sant Salvador de Guardiola–Castellfollit del Boix i Igualada–Font-rubí (tasques d'adequació). En la segona etapa, el 2 de desembre, van entrar en servei els trams Vilanova i la Geltrú–variant de Vilafranca del Penedès (13 quilòmetres), Vilafranca del Penedès–Font-rubí i Sant Salvador de Guardiola–Eix Transversal. Aquest darrer tram, ubicat al Bages, té les característiques d'una carretera convencional de dos carrils i inclou tres túnels: Salelles (222 metres) i el doble túnel artificial de la Morera (120 metres), pròxim a l'eix Transversal.

Al Bages aquestes actuacions han aixecat polseguera. Després dels informes ambientals que van validar l'actuació, la

Generalitat s'ha afanyat a remarcar «com a estructura més rellevant una gran via-ducte, de 740 metres de longitud, que permet evitar l'afectació de la riera de Rajadell, d'alt valor ambiental, i la plana propera, a Manresa. En aquest tram s'inclouen tres viaductes més, entre els quals cal destacar el viaducte del ferrocarril, més llarg de l'inicialment previst per tal de salvaguardar el camí ral de Manresa a Rajadell, i amb uns estreps que s'han adaptat per a la preservació del bosc de cal Cuques». La via compta amb dos semienllaços, un a Sant Salvador de Guardiola i un altre a Salelles, i un enllaç final amb l'eix Transversal (actualment en obres de desdoblament). Des de l'administració s'assegura que la construcció de l'eix Diagonal s'ha fet prioritant l'entorn. El departament de Territori i Sostenibilitat afirma que «en les obres que s'han portat a terme, cal remarcar les mesures implantades per tal d'integrar la nova infraestructura en l'entorn. En aquest sentit, s'ha tingut especial cura a l'hora de determinar les estructures i els túnels a executar i el seu procés constructiu». Entre les mesures ambientals dutes a terme, a més de les esmentades anteriorment, posen de relleu que «s'han utilitzat diverses tècniques per a la integració de les embocadures, des de la tradicional amb túnels artificials fins a tècniques de bioenginyeria. També s'ha construït un ecoducte per garantir la connectivitat de la fauna entre els espais naturals del Garraf, Olèrdola i el Foix. Així mateix, s'han adequat els elements de drenatge per facilitar el pas de la fauna entre els marges de la nova via». Per acabar, també destaquen la fixació d'una important densitat de plantacions que integren la via a l'entorn, tècniques geomorfològiques d'integració de talusos de roca dins el PEIN d'Olèrdola i la restauració d'un tram de quatre quilòmetres de la riera de Vilafranca.

No obstant això, i com dèiem anteriorment, les obres del nou eix viari no han estat absentes de polèmica en zones del territori per on recorre, a causa de l'impacte ambiental causat en zones natu-

Abans



Després

Única sessió

CLÍNICA DENTAL
SAGRADA FAMÍLIA

Centre de disseny dental
Odontologia adults i infantil
Ortodòncia | Implantologia

Sant Cristòfol, 18, 1a planta MANRESA Tel. 93 877 19 91
www.dentalsagradafamilia.com



Sense anestèsia i de manera indolora



LES TAPES DEL POU

El Pou, però d'etiqueta

**Demana-les a
elpou@elpou.cat o al
telèfon 93 872 50 18**



**MARCS D'ENCÀRREC - MIRALLS
PINTURES - OBRA GRÀFICA**

Mel, 13 - Telèfon 93 872 65 58 - 08241 MANRESA
a/e: eltallerspc@terra.es



CENTRE DE NORMALITZACIÓ LINGÜÍSTICA MONTSERRAT
SLC Manresa – SCC Bages. Carrer de Jaume I, 8, 2n
Tel. 93 872 17 07 - manresa@cpnl.cat

Catàleg de jocs en català

Com cada any des del Consorci per a la Normalització Lingüística fem l'actualització i la difusió dels jocs en català que hi ha al mercat a través dels centres de normalització lingüística, de la pàgina web www.cpnl.cat/jocs i també a través de les xarxes socials: [facebook.com/SLCde Manresa...](https://facebook.com/SLCdeManresa)

Aquesta llista no és exhaustiva, al mercat trobareu més oferta de jocs en català. També hi trobareu les adreces més interessants per jugar en català per Internet.

'Tauleta tàctil'

Una de les novetats tecnològiques que s'han fet més populars en aquests darrers temps ha estat l'aparició de les anomenades *tauletes tàctils* (sovint conegudes a partir de la denominació anglesa *tablet*). La *tauleta tàctil* és un aparell dotat d'una pantalla tàctil que n'ocupa pràcticament tota la superfície, amb funcions similars a les d'un ordinador, especialment concebut perquè sigui fàcil de transportar i de consultar en qualsevol lloc.

En molts contextos d'ús, la denominació *tauleta tàctil* es redueix a *tauleta*, paral·lelament al que passa amb tants altres termes que experimenten reduccions quan el context ho permet. Per exemple, en els termes de la mateixa àrea temàtica *correu* (*electrònic*), *adreça* (*electrònica*) o (*pàgina*) *web*, el context permet molt sovint prescindir del mot marcat entre parèntesis.

rals del Garraf i el Bages i pels danys causats en cases i habitatges. A Canyelles (el Garraf), més de 150 habitatges han patit desperfectes com ara esquerdes en parets, sostres i rajoles, segons informa la plataforma d'afectats de Canyelles. GISA, responsable de la construcció ha fet més de 130 peritatges i en gairebé un 80% dels casos assegura que les obres no estan relacionades amb els danys apareguts als habitatges. Malgrat tot, i després de la pressió exercida pels veïns de Canyelles, la comissió de Territori i Sostenibilitat del Parlament de Catalunya, mitjançant una proposta d'Esquerra Republicana de Catalunya, ha aprovat un compromís per part del govern per fer-se càrrec d'una nova valoració dels desperfectes ocasionats amb col·laboració amb l'Ajuntament de Canyelles.

Al Bages, les conseqüències de l'eix Diagonal es deixen veure a l'entorn de Rajadell, l'espai natural dels voltants de les poblacions de Salelles i Sant Salvador de Guardiola. Per allà l'any 2006, quan s'estudiava el traçat de l'eix i l'enllaç amb el Transversal va quedar pal·les que no hi havia una única opinió consensuada per decidir per on havia de passar la nova carretera, ja que en la zona hi conflueixen propietats forestals, agrícoles i espais d'interès natural, paisatgístic i social. D'aquesta manera, van existir alternatives recolzades pels diferents agents socials i econòmics i una impulsada des del primer moment per la Direcció General de Carreteres i que és la que s'ha dut a terme. Des d'entitats ambientals i històriques amb coneixement sobre el territori es va promoure una alternativa amb una carretera situada més a l'est, uns mil metres més a prop de Manresa, amb menys repercussions paisatgístiques però que afectava zones agrícoles. Hi va haver una tercera alternativa, proposada per part de veïns del raval de Salelles, més a l'oest de l'actual i que afectava la vall del torrent de l'Infern i la vall de la riera de Rajadell, i que va ser desestimada.

Aquestes opcions van ser previstes en els avantprojectes de 2006 i 2007. De fet, i segons explica Jaume Torras, vocal i expresident de l'associació ambiental Meandre, l'opció recolzada des del territori «*va caure de l'avantprojecte de 2006 sense que mai ens ho comunicuessin*». Meandre és una entitat manresana que ha format part de la comissió de seguiment de l'obra i que, tal i com explica en el seu lloc web, neix el 2006 arran de saber-se el traçat de l'eix viari i impulsada per un grup de persones coneixedores del territori. Des de l'associació denuncien que la carretera és un clar exemple del que no s'ha de fer per preservar el territori i en concret l'anella verda de Manresa. Per a Torras, l'opció que finalment s'ha dut a terme és la que més impacte ambiental causa i la més cara de totes: «*Per fer passar la carretera per on passa ha calgut*

perforar dues carenes (els túnels del Suanya i la Morera i construir un viaducte de gairebé 800 metres». Torras denuncia l'impacte dels talussos, de la perforació de les carenes del Servitje i la Noguera i el viaducte davant l'alternativa que «es plantejava des del territori, preservant les forests de Cal Cuques i la Balcells, evitant la tala d'arbres inclosos al catàleg d'arbres a preservar, la perforació de les carenes i contemplant un viaducte de 150 metres». Sense túnels i amb un viaducte considerablement més curt, el cost econòmic de l'obra hauria estat menor, fet que porta a Torras a llançar la pregunta: «Avui en dia, haurien plantejat el mateix traçat o haurien preferit establir-se uns quants milions d'euros?».

Per a Damià Calvet, els aspectes ambientals han tingut un tractament especialment acurat, tant en la concepció com en la construcció de l'eix. «En els estudis informatius –especialment en la zona del Bages– es varen fer nombroses propostes per tal de garantir la correcta inserció territorial de la nova carretera», apunta el secretari de Territori i Mobilitat. Segons Calvet, totes les fases han tingut en compte l'impacte ambiental. Durant la redacció dels projectes constructius, «es va tenir molt de compte d'incorporar les mesures proposades en els estudis d'impacte ambiental i les mesures complementàries resultants de la declaració d'impacte ambiental». En la fase de construcció, «s'ha incorporat una comissió de seguiment ambiental en què han participat les parts implicades i que ha comprovat l'efectiva implementació de totes aquestes mesures». Finalment, en la fase d'exploració, «caldrà garantir la continuïtat de les actuacions previstes» conclou. Com a conclusions, el representant del departament d'Obres Públiques destaca que es pot parlar d'una infraestructura integrada en la seva pròpia concepció, amb els túnels i els viaductes que l'orografia del territori exigeix, amb un tractament de talussos que ha de permetre la regeneració de la vegetació i amb uns passos de fauna que minimitzen l'efecte barrera que podria generar una infraestructura d'aquesta mena.

La integració a l'entorn

Segons Meandre, però, la reforestació de les zones afectades i dels talussos feta amb petits plançons d'arbres i arbusts es va fer en plena sequera i a 30 graus de temperatura. Ramon Bacardit, regidor d'Urbanisme i Paisatge, defensa que des de l'Ajuntament de Manresa van establir des d'un principi com a prioritari el seguiment de l'obra i la seva finalització. En primer lloc, «sent present de manera exigent i constant en la comissió mixta de seguiment mediambiental de la C-37, i modificant i insistint en aquells elements que creiem de vital importància per reduir l'impacte mediambiental». Segons el



Alguns municipis per on circula l'Eix no estan senyalitzats

regidor manresà, la comissió mixta no ha signat l'acta de recepció de la restauració mediambiental de l'obra i terrenys afectats. Aquesta comissió ha donat un termini de sis mesos des de l'obertura al trànsit perquè s'acabin aquests treballs. Al mateix temps, remarca que les plantacions sempre s'han fet amb autorització prèvia dels serveis de Medi Ambient de la Generalitat: «Després de les pluges intenses s'ha tornat a fer reposició de terra vegetal i hidrosembra, que encara no ha finalitzat. Cap al mes de març es comprovarà el resultat per acceptar-ho o no», explica.

Meandre també denuncia que no queda clar qui farà el manteniment necessari els primers anys. Bacardit, al seu torn, assenyala que el manteniment, un cop rebuda l'obra, el fa l'empresa concessionària, com qualsevol autopista o carretera en règim de concessió. Tanmateix, el manteniment dels camins que s'han utilitzat per accedir a l'obra de construcció, però que no en formen part, són responsabilitat de l'Ajuntament. «Per això vetllem per el seu bon arranjament», sosté Bacardit, que també posa de manifest que estan treballant coordinats amb els veïns, amb els pobles afectats i també amb aquells col·lectius que s'han significat en la defensa d'aquest espai natural. Explica que «s'han mantingut força reunions amb tots ells i ens serveixen per aportar aquella informació del seguiment de l'obra vital per; conjuntament amb els nostres recursos propis com a Ajuntament, treballar per aconseguir els mateixos objectius».

Un altre dels punts que preocupa Meandre és un impacte lumínic important per culpa de la doble fila de 7 fanals de gran altura a les entrades i sortides del túnels del Suanya i de la Morera. Proposen implantar algun tipus de mecanisme per reduir al màxim la contaminació lumínica d'aquests fanals donada la

importància de l'entorn natural que en resulta afectat. Segons Bacardit, en aquest sentit es va insistir de manera clara en la comissió mixta respecte d'aquest tema. Destaca que existeix una normativa d'obligat compliment per a l'enllumenat del túnels que aquest compleix per tal de garantir la seguretat viària, però que estan «treballant per modificar-ne la orientació en algun en concret; si hi ha molèsties haurem d'estudiar la manera d'evitar-les sense variar la intensitat lumínica a la carretera».

Meandre també adverteix de l'important risc d'inundació de la part més baixa del bosc de Cal Cuques, indret que forma part del projecte Roure de Custòdia amb Territori i Paisatge, signat fa cinc anys, pel fet que totes les canalitzacions d'aigua del monumental talús i del túnel de la Morera desemboquen en el petit torrent que hi ha en aquest indret i que les aigües hauran de ser engolides pel petit túnel de pedra que passa sota la via del ferrocarril. També preocupa el desguàs dels torrents naturals dels plans de Balcells, del Suanya i de la torre Lluvià. Davant d'aquesta circumstància, Bacardit manifesta que s'ha fet la inspecció dels efectes dels aiguats de novembre sobre aquest desguàs i «hem comprovat que s'ha hagut de reparar el tub de desguàs i reforçar-ne la sortida». Afegeix que també s'ha acordat d'arranjament els talussos que donen a l'esplanada del costat del camí de la Morera, que passa per sota de la carretera al costat de la via de ferrocarril, i revegetar-los «perquè hi hagi millor retenció de l'aigua i evitem avingudes de fang, bosc avall, tal com es va produir amb els aiguats. També hem demanat que s'hi plantin arbres», anuncia el regidor d'Urbanisme i Paisatge. Per altra banda, al·lega que han comprovat el pas d'aigua per sota del ferrocarril i «ha funcionat perfectament i no està més ple de sediments del que sempre ha estat».

Per al regidor d'Urbanisme i Paisatge de Manresa, «tota infraestructura té els seus pros i contres i creiem que en aquest cas el balanç es positiu», ja que un cop definit i acordat el traçat de la nova via, s'ha desenvolupat un projecte que en termes generals «és respectuós amb el paisatge i la continuïtat dels elements importants del territori, especialment pel que fa a la riera de Rajadell, que amb el disseny del viaducte s'ha respectat al màxim». Això, segons Bacardit, és mèrit de tots els que han participat en aquests processos.

Noves possibilitats econòmiques

En clau absolutament econòmica, l'impacte en el territori és percebut de diferent manera segons l'agent social, econòmic o polític consultat, però es manté la tònica de confiar que és una oportunitat que cal saber aprofitar. En opinió de Sílvia Gratacós, regidora de Promoció Econòmica, Comerç i Turisme de Manresa, a banda de la carretera, per potenciar una zona i enfortir-ne el comerç cal fer un seguit d'accions, ja siguin a nivell local o bé conjuntes. «La carretera dona velocitat en les comunicacions, però ara cal desenvolupar la nostra potencialitat comercial. Hem de fer campanyes per captar nous consumidors que ara tenen més fàcil arribar a Manresa perquè vegin un atractiu per venir a comprar a la ciutat, com el tiquet d'aparcament, sortejos..., a part de comptar amb la complicitat de la restauració».

Per a Gerard Figueras, regidor de Promoció Econòmica de Vilanova i la Geltrú, una carretera, per ella mateixa, pot no suposar res. «Ara cal sumar esforços. La societat civil ha de traçar una estratègia per explicar què ofereix cada ciutat per captar gent d'altres ciutats». A més, Figueras comenta que volen compartir espais amb Igualada, Manresa i Vilafranca, promoció fires i actes, etc. «És important no anar sols en aquest projecte», conclou. Xavier Arrojo, gerent de l'Associació Tot Comerç de Vilanova i la Geltrú, manifesta que calen polítiques de difusió dels atributs diferencials de la ciutat, i que «en aquest sentit es treballa en una sèrie d'accions per donar a conèixer els valors de la ciutat, per tal d'incrementar el flux de visitants i el seu nivell de satisfacció». Arrojo remarca que els visitants han de trobar una ciutat amable, de fàcil accés i sense dificultats per aparcar: «per això cal millorar la senyalització informativa de la ciutat per tal de redistribuir la circulació de vehicles i facilitar l'accés al centre urbà comercial». Recorda, però, que des de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú s'ha creat una taula de comerç i turisme dedicada a estudiar la majoria d'aquests punts, i de planificar la difusió del seu potencialitats de la ciutat.

Representants de la Federació d'Empre-



Imatge de l'eix Diagonal al seu pas per Sant Salvador de Guardiola

saris de la Catalunya Central i de la Unió Empresarial de l'Anoia s'han reunit aquest desembre per impulsar accions conjuntes a partir del mes de gener. Per a Celdoni Sala, secretari de la Federació Empresarial de la Catalunya Central, «els empresaris de Manresa tenim problemes comuns amb els d'Igualada o Vilanova, i per tant pot haver-hi serveis comuns, intercanvi idees i de posicions», tot i que remarca la llibertat d'actuació de la seva Federació. «De moment —continua Sala— estem tenint contactes amb altres federacions per analitzar el nou panorama i pensar en un full de ruta comú que permeti intercanviar experiències, serveis, criteris i organitzar activitats conjuntament».

Ramon Novell, vicepresident de l'Associació d'Empresaris del Garraf, l'Alt i el Baix Penedès, també és partidari d'aprofitar, mitjançant polítiques concretes, aquest nou eix viari. «Ara comença l'hora de les administracions per un costat i de la iniciativa privada per l'altre de saber aprofitar les sinergies que la nova carretera ens portarà a fi de poder potenciar cada una de les ciutats i provocar aquesta mobilitat entre els seus habitants» comenta. Per a Novell, Vilanova s'ha de vendre a l'interior i les ciutats d'interior s'han de vendre a la resta i ser capaços de crear un eix comercial i turístic entre aquestes comarques que eviti que «la nostra gent se'n vagi a Barcelona o a altres localitzacions i a través de un eix viari de primera categoria i de un comerç de primera puguem aconseguir retenir totes aquelles persones que van a comprar fora». Pere Santos, president del Gremi d'Hostaleria i Turisme de l'Anoia, recolza aquesta idea: «a més de fer la carretera s'han d'endegar polítiques d'informació per tal de conèixer millor les possibilitats de cada territori i aparcar-los».

Gerard Figueras, regidor de Promoció Econòmica de Vilanova i la Geltrú, assenyala que estan intentant donar a conèixer «el nostre fet diferencial: el mar. Aquí pren molta importància el passeig Marítim, la platja, la restauració orientada al mar... És important que es coneguin aquests aspectes d'una ciutat que ara queda a pocs minuts de Manresa o Igualada». Damià Calvet recorda que amb el nou eix, les platges de Vilanova seran les més properes a Manresa. «Estaran a una distància que permet, perquè ens entenguem, sortir al matí, banyar-se, fer el vermut i tornar a dinar a casa», comenta subratllant que l'estiu vinent, un matí de platja estarà perfectament a l'abast dels ciutadans i ciutadanes que viuen al Bages. Segons Xavier Arrojo, representant dels comerciants de Vilanova i la Geltrú, la ciutat té un valor afegit que «hem de potenciar com a marca de ciutat, com són el comerç, el mar, amb el port i les platges, i la cultura, que són els grans atractius». Per a Arrojo, la capital del Garraf ha de consolidar el seu posicionament com a destí de curta durada per comprar, passejar, practicar activitats nàutiques, consumir en els seus establiments de restauració o gaudir de l'ampli ventall de propostes culturals i de lleure.

El regidor vilanoví Gerard Figueras xifra en un 10% les vendes del comerç de Vilanova a ciutadans que han arribat a través de l'eix Diagonal, tot i que espera passar el gener per veure quin és l'impacte concret. Per a Xavier Arrojo encara és massa aviat per fer valoracions sobre l'impacte econòmic de la C-15, «però si que es cert que en determinades dates hem detectat un increment de clients de les comarques de l'interior, el que ens fa pensar que a mitjà termini sí que podrem consolidar aquest tipus de clients». ■