

» TEMA DEL DIA: LES INFRAESTRUCTURES, A DEBAT »

>>> Ve de la pàgina anterior
nats amb la capital, com Sant Joan de Vilatorrada, i altres cada mitja hora, com Santpedor i Sant Fruitós. Considero que està focalitzada la mobilitat en aquest territori.

Manel Rosell és el primer que té a punt la rèplica al discurs oficial. Del blanc al negre.

—Manel Rosell. Jo no sóc expert, però tinc molts dubtes quan em demano si el Bages té les infraestructures suficients. Una infraestructura és suficient quan dona un servei suficient a la demanda generada i quan té prou capacitat de resposta per al creixement futur. Se'n està dibuixant un creixement a la comarca que comporta una transformació important d'aquesta zona.

A mi em costa creure i de veure que nosaltres tinguem aquesta satisfacció respecte al diàleg que ens fa el secretari de Mobilitat. L'eix transversal és una infraestructura de Catalunya, que beneficia el Bages en certa manera. Fins ara ens ha obert camins, però fins ara tenim una comunicació incomprensiblement inexistència amb Osona i amb Girona. Aquest èxit amb el que en teoria mor l'eix transversal, que ara s'ha de desdoblir, no és un èxit, sinó una manca de planificació; pensar que els camions que havien de crear tot Catalunya no aprofitarien l'eix transversal és una certa ingenuïtat.

Penso que les infraestructures nostres no són suficients: la C-55 cap al sud no té sortida. És la carretera de relació amb l'aeroport de Barcelona. Com ho fa una empresa del Bages per anar a l'aeroport ràpidament? Passant molt de temps, no baixa mai de l'hora i mitja. Aquesta infraestructura, que és el nostre eix principal, perquè el negoci el tenim amb Barcelona, no té sortida.

I necessitem també que es resolgui el ferrocarril, perquè moltes mercaderies de casa nostra, si volem que arribin al port i a l'aeroport, re queixen un servei de ferrocarril.

Valeurem molt bé que s'hagi desdoblada l'eix transversal, estem contents que s'hagi plantejat un tram de la C-55, però es quedarà al nínel de Boganyà. Tenim dificultats als polígons industrials, perquè gairebé tots tenen problemes en els accessos. Jo noestic d'acord que tinguem les infraestructures suficients. I moltes de les nostres empreses tenen dificultats

«Si el Bages vol tenir un aeroport, ja el demanarà»

El tema de l'aeroport, que durant uns mesos va tenir un debat intens, ara sembla que ha passat a un segon nivell. La Generalitat passa de ser l'agent que el promou a tenir les portes obertes per a quan hi arribi una proposta d'ubicació d'un aeròdrom que hauria de ser similar, en característiques, al que hi ha ara a Sabadell.

—Regió7. Catalunya necessita tenir un aeroport al Bages? Com ha de ser?

—Manel Nadal. M'ha sorprès molt que ara hi hagi una mobilitat convocada [per al proper dia 24]. Nosaltres ja vam dir que al Bages ens semblava que hi havia d'haver un aeròdrom per a la Catalunya central. El lloc es va descartar, i aquí es va tancar el debat.

—Regió7. Hauria de ser semblant a quin? Al de Lleida?

—Crec que no hauria de ser com el de Lleida, com a mínim



Balash interpellant el secretari de Mobilitat

en una primera fase. Hauria de ser més semblant al de Sabadell. Un aeroport comercial, amb una reserva d'espai per si ha de créixer. Jo diria que hem de programar l'aeroport de la Catalunya central, però depèn del territori.

amb el centre de França. I l'eix transversal estem d'acord que va néixer petit, però el Govern anterior tenia una situació econòmica que per fer infraestructures havia de fer una carretera amb dos carrils i una autopista que era de peatge. En aquell moment no hi havia més recursos, i ara esperem que amb el nou Estatut en tinguem més i pugem desdoblir. Ara la creu que formen la E-9 i la C-25 (eix transversal) és vital.

Que Manresa vol millorar la seva relació amb l'aeroport? D'acord, però les coses no les podem fer totes al mateix temps. La comunicació cap al sud per la C-55 arribarà a Boganyà, i oblidats-vos d'anar més enllà. La C-55 per la zona de Montserrat no es desdoblirà mai. Oblidats-vos-en. A la C-55 actual hi ha un trànsit de connexió amb Barcelona, però també hi ha molt trànsit que és d'agitació, i per tant, aquesta carretera serà vital per articular el trànsit i els polígons al sud de Manresa. Ara, imaginar que es farà una autopista per la zona del congost de Montserrat, no potser.

La relació amb l'aeroport ens l'hauriem d'imaginar anant de Vacarisses o Terrassa a Abrera i d'aquí cap a l'aeroport. Mantinc que el Govern de la Generalitat, l'actual i l'anterior, està potenciant de manera molt clara aquestes infraestructures de Manresa.

—Vicenç Mauri. Estic d'acord que si Manresa té la importància que té és perquè algú va decidir fundar-la en aquest lloc, pels nostres mèrits no és, perquè no ho hem sabut fer gaire bé. Noestic d'acord en aquesta visió de les carreteres. Tinc la impressió que Manresa quedarà amb els dos eixos tal com estan. La E-9 arriba fins a Berga, però d'aquí cap amunt com es farà? S'anirà cap a la part del Ripollès? I la connexió amb França?

—Manel Nadal. La E-9 cap al Ripollès? No. El que estem estudiant és el desdoblament cap amunt, cap a Ceres, d'aquí ve la queixa de la gent d'aquesta zona.

—Vicenç Mauri. En l'últim Consell de Cambres es va donar la informació que a partir de Berga el desdoblament quedava aturat i que s'apostava per Ripoll.

—Manel Nadal. El que és real és que a Berga s'hi arriba el mes d'octubre o novembre i que de Berga cap amunt encara no tenim l'estudi informatiu. L'estem re-

dicant. Hem de mirar si es farà a mà esquerra o passant a mà dreta pel país. I en aquests moments es veu que la IMD (intensitat mitjana de vehicles) no és gaire important, i, en canvi, el projecte implica fer tot de viaductes i túnels, i això és molt costós.

—Vicenç Mauri. Tot el que tindrà Manresa és la connexió fins a Berga i el desdoblament de l'eix transversal. A la part sud, a la de la C-55, se'n ha dit sempre que no es desdoblaria perquè ja hi ha l'autopista. Jo no hiestic d'acord. L'autopista no és una via alternativa. Nosaltres hem d'anar al port, a l'aeroport i a la zona de Martorell per servir SEAT. I se'n diu que no es desdoblaria. Penso que el Govern de la Generalitat té un greuge amb els manresans. Es dona la incongruència que de Barcelona a Terrassa s'hi pot arribar per dues vies gratuïtes i quan arriba a Terrassa has de franc cap a Berga, i quan arribes a Manresa pots anar de franc cap a Berga. A mi també m'agrada anar el cap de setmana a la Cerdanya, però allà on he d'anar cada dia és a Barcelona.

El Consell insisteix en la connexió amb Barcelona

—Josep Balash. Jo penso que no tenim les infraestructures que ens mereixem. Hem d'agrar al Govern, que d'una vegada s'ha vist decidit a tallar el dèficit que tenim, però ara les obres estan en marxa. Quan s'hagi fet tota l'obra ara en curs haurém resolt el dèficit, però tenim una comarca en creixement i potser en aquell moment ja tornarem a tenir el problema. Vostè [Manel Nadal] no veu clar l'alliberament de l'autopista de Terrassa a Manresa, però d'aquí a uns anys ens sembla que tornarem a estar estrangulats. Es fa el desdoblament de la C-55, però continuen estrangulats els dos caps, tant a Manresa com al nínel de Boganyà. Em sembla que és legítim que des del territori tinguem el dret d'accedir a un alliberament del peatge, tal com ha passat a Gelida, a Mollet i a altres ciutats. El creixement que hi ha a la comarca pot contribuir a col·lapsar la xarxa.

—Regió7. El secretari de Mobilitat potser pot explicar com s'ha de resoldre la connexió des del nínel de Boganyà fins a Abrera? S'ha de fer la connexió d'Abrera i Vacarisses que es perfilava a l'últim Pla Passa a la pàgina següent >>>