

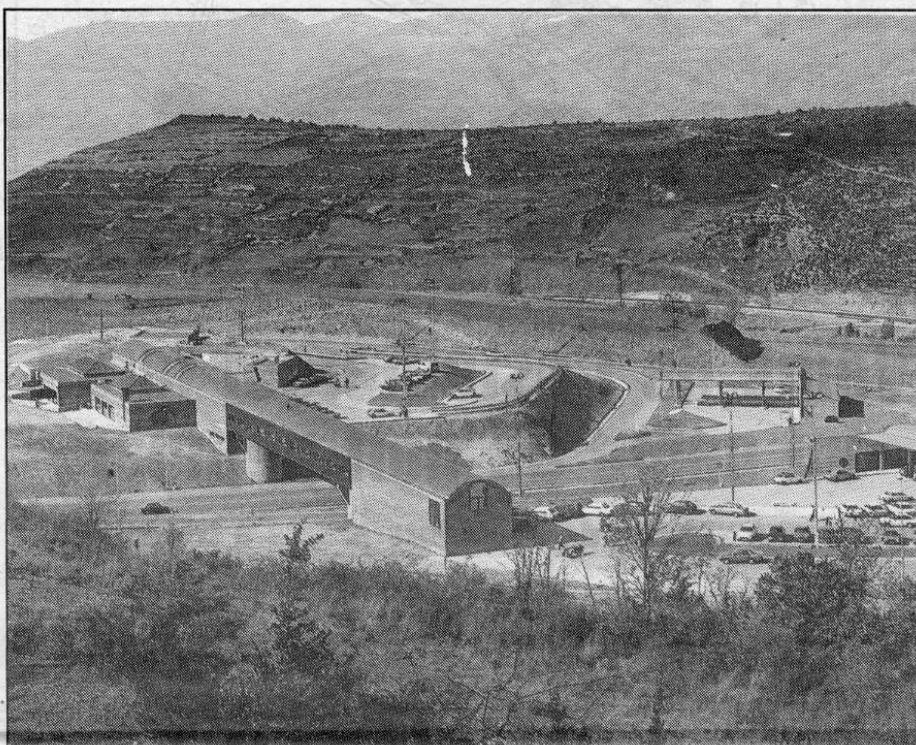
El trànsit pel túnel del Cadí ha augmentat el 23 % en el darrer any

Les previsions de 5.000 vehicles/dia per a 1990 s'acosten a les del Mont Blanc

El trànsit de vehicles pel túnel del Cadí va experimentar durant l'any passat un creixement del 22,6 % respecte a l'any 1988, i per a 1990 les previsions situarien el flux diari en 5.000 vehicles; aquesta xifra és molt propera als índexs d'utilització del mític túnel del Mont Blanc, amb la condició que aquest ja fa vint-i-cinc anys que està en servei, i el del Cadí només cinc. Aquests resultats situen Túnel del Cadí, per segon any consecutiu, en el primer lloc d'incrementos d'utilització de les concessionàries estatals. Com a dada significativa, durant el mes de febrer hi ha hagut un augment del pas de vehicles respecte el mateix període de l'any anterior del 32 %.

Tot i l'optimisme que poden desprendre aquests números, Túnel del Cadí encara no genera beneficis als seus accionistes i des de fa un any té un procés obert d'injecció econòmica a través del pla econòmic financer aprovat l'abril del 1989 per la Generalitat. En aquest pla s'estableix una ampliació de capital de 3.500 milions de pessetes en un termini de tres anys, 1.500 milions per a 1989 i 1.000 milions per a cadascun dels anys 1990 i 1991. A hores d'ara està a punt d'acabar la primera fase de l'ampliació, i es reserva per a l'assemblea d'accionistes del proper mes de maig l'establiment de les directrius que han de regir la segona. Els principals accionistes de Túnel del Cadí són les caixes de Pensions, Barcelona, Catalunya, Manresa i Girona, Banesto, Catalana Occident, Banc de la Petita i Mitjana Empresa, Generalitat de Catalunya i les diputacions de Barcelona i de Girona, a més d'un grup d'accionistes individuals.

Per a Bernat Monclús, director de Túnel del Cadí, aquesta situació no té res d'anormal, «perquè no som cap excepció a la resta del sector d'autopistes, ja que abans no s'hagi amortitzat la gran despesa de construc-



La utilització del túnel del Cadí s'acosta a la dels túnels europeus

ARXIU

ció és lògic que hagin de passar alguns anys». Monclús ha remarcat, en declaracions a **Regió7**, que la consolidació del túnel del Cadí ha patit el problema de l'estat dels seus accessos: l'eix del Llobregat i la carretera de Puigcerdà a la Seu. Respecte a la primera ruta, el director de Túnel del Cadí ha destacat la necessitat que les variants s'acabin ben aviat, i pel que fa a la segona, els talls de circulació que hi va haver al llarg dels anys 1986 i 1987 en la ruta cap a Andorra també van perjudicar molt la seva utilització.

Pimorent sí, però Barcelona té empenta

L'obertura del túnel del Pi-

morent a l'extrem nord-oest de l'Alta Cerdanya per part de l'estat francès és vist pels responsables de Túnel del Cadí amb una certa moderació, i es tendeix més a pensar que la força de comunicació que pot representar el túnel li ha de venir donada més de l'empenta de l'àrea barcelonina i de l'establiment d'una ruta ràpida entre l'alt Berguedà i el Ripollès, que posaria en comunicació directa Girona i la Costa Brava amb Andorra, que no pas del trànsit que en un termini mitjà de temps pugui venir de l'estat veí. Monclús diu que el Pimorent ha de passar per la mateixa consolidació per la qual ha passat, i encara passa, el túnel del Cadí, «s'ha de promoure, cal que l'usuari el tingui present en

els seus desplaçaments i ha de generar el seu propi atractiu, talment com nosaltres. A més, també convé que la seva construcció porti aparellada la millora dels seus accessos, si no, no serà utilitzat».

Recels, encara, al Ripollès

D'altra banda, tot el que envolta el túnel del Cadí continua provocant recels a la comarca del Ripollès, i així l'alcalde de Ripoll i diputat provincial del PSC a la Diputació de Girona, Pere Jordi Piella, va defensar la postura contrària a què l'organisme provincial subscrigués amb 14 milions de pessetes l'esmentada ampliació de capital com a soci fundador que és.

Piella va argumentar en el darrer ple de la corporació que el túnel del Cadí feia marxar de l'òrbita de les comarques de Girona la part de la Cerdanya anomenada gironina. També l'alcalde de Ribes de Freser, Josep Castany, ha declarat recentment que el projecte de la Generalitat d'obrir el túnel de la Merolla, que comunicarà el Ripollès amb l'alt Berguedà, té més a veure amb la revitalització del túnel del Cadí que no pas amb una millora de comunicacions al Ripollès que, segons l'alcalde, hauria d'apuntar més cap a la normalització de les rutes amb la Garrotxa. Per la seva banda, Joan Llobart, alcalde de Puigcerdà i també diputat provincial per CiU que va defensar la compra de les accions, va manifestar que els ajuntaments de la Cerdanya d'administració gironina no tenen cap intenció d'anar a Barcelona, i va precisar que tampoc no preveien la possibilitat d'anar a Manresa, «perquè no ens agrada als ceretans». Pel que fa a aquest tema, Bernat Monclús ha reconegut que el túnel de la Merolla és previst com una obra necessària en el pla d'explotació del túnel del Cadí, però ha declarat que a diferència d'algunes declaracions polítiques ell pensa que pot ser beneficiós per al conjunt del Ripollès; «el futur turístic d'aquesta comarca no s'ha d'enfocar de cara a la collada de Toses, que quedarà com una simple carretera de muntanya, sinó de cara a l'eix pirinenc cap a Girona i la Costa Brava. Crec que un pas ràpid entre l'alt Berguedà i el Ripollès obre unes expectatives molt importants, no solament a aquestes dues zones, sinó a la Cerdanya, a la Garrotxa i a Andorra». Per al director de Túnel del Cadí, el veritable futur de les comunicacions per carretera en aquesta zona suposa la interconnexió de l'eix del Llobregat amb l'eix pirinenc i la reducció de distàncies i temps de desplaçaments entre el mar i la muntanya.

SALVADOR REDÓ

El túnel del Cadí inspira tècnics de fora, que n'elogien la tècnica

Els responsables de Túnel del Cadí es declaren especialment contents quan se'ls demana per les feines de conservació de les instal·lacions, i afirmen que cinc anys després d'haver acabat l'obra tenen els mateixos nivells de feina que el primer dia.

El túnel del Cadí és visitat cada any per un bon grapat de delegacions estrangeres que en volen conèixer les seves característiques de construcció i la seva tecnologia. Bernat Monclús ha assenyalat que se senten especialment satisfets d'haver jugat la carta de l'exigència en

la construcció del túnel, «i d'haver apostat per la tecnologia punta, que cinc anys després encara ho és; va ser un model en la construcció i encara serveix com a un bon exemple de la feina ben feta per als visitants que s'interessen per nosaltres».

Túnel del Cadí és l'única societat no francesa que forma part de l'Associació d'Explotacions de Túnels, veritables pioners en la tècnica de foradar muntanyes i que mantenen un centre d'alts estudis anomenat amb les sigles CETU, a prop de Lió, que els fa estar al capda-

vant d'aquests tipus d'obres. També en el darrer número de la revista especialitzada britànica *Tunnels* hi ha un extens reportatge dedicat al túnel del Cadí.

Bernat Monclús tampoc no ha estalviat elogis al personal que forma la plantilla de cinquanta persones que treballen al túnel del Cadí; ha dit que admirava la seva dedicació, la seva competència tècnica i el fet que s'ho mirassin com una cosa pròpia, i ha ressaltat que pràcticament tots són del Berguedà i de la Cerdanya.

S.R.

HERNIATS

Contingui la seva hèrnia amb comoditat, seguretat i higiene (perquè és rentable) amb el nou aparell HERNIGAY. Sense ferros ni flexos, ni corretges de cuir, ni bonys, ni enganxaments ni sivelles, que s'adapta a cada hèrnia i a cada anatomia, perquè està fabricat a mida i amb motlle. Per a ambdós sexes.

Sota prescripció facultativa. HERNIGAY, C/ Pelai, 60 pral. 08001- BARCELONA.

VISITAREM A MANRESA

La casa HERNIGAY atindrà els herniats dissabte, dia 17 de març, a l'ORTOPÈDIA MAZA, carrer Sant Josep núm. 3, (a prop baixador Ferrocarrils Catalans), telèfon 873 69 00 de MANRESA. Horari de 10 a 1.