

OPINIÓ 27 febrer 2024 2.00 h

CRÒNICA DE BARCELONA

Més barcelonins a la Cerdanya



Cues de cotxes a la carretera d'accés al túnel

CLARA RIBAS

A vegades, els polítics haurien d'evitar els eufemismes. La setmana passada, la consellera de Territori, Ester Capella, va presentar el projecte de transformació de l'eix del Llobregat (C-16)

entre Berga i Bagà,

en el qual el gov-

ern invertirà 240 milions d'euros per renovar un tram de 20,7 quilòmetres. Una transformació que implica la construcció de nous carrils, la implantació d'un sistema pioner a l'Estat de carril addicional reversible amb barrera mòbil, i l'excavació d'uns cinc túnels. Fins aquí, bé.

El que és discutible, i molt, és que la consellera assegurí que aquest és un "eix vertebrador" del territori. Aquí sí que hi ha molt a dir. A ningú se li escapa que aquesta actuació vol posar fi a les grans cues

Dir que ampliar la C-16 entre Berga i Bagà és vertebrar el territori és donar gat per llebre a la ciutadania

que hi ha en aquest tram. Però és que aquestes cues no es produeixen perquè els ciutadans locals ocupin les carreteres amb mercaderies, o per anar d'un municipi a un altre –que també ho fan, només faltaria–, sinó perquè milers de cotxes que venen de Barcelona volen accedir a la Cerdanya a través del túnel del Cadí. Que no ens donin gat per llebre.

L'objectiu de l'obra, segons va dir Capella, és “garantir la seguretat viària i donar una solució funcional als problemes de congestió que afecten notablement els veïns del Berguedà”. Els veïns del Berguedà continuaran patint el trànsit barceloní; el que passa és que ara, potser, anirà una mica més ràpid, i aquesta serà l'única diferència.

L'eix Llobregat (C-16) entre Berga i Bagà és la via principal de connexió de l'àrea de Barcelona i la Catalunya Central amb el túnel del Cadí, la Cerdanya i la Catalunya del Nord. Aquest tram registra entre 6.100 i 10.800 vehicles al dia, i

els caps de setmana de l'època hivernal s'assoleixen pics a l'entorn dels 20.000 vehicles, que es produeixen principalment els divendres i diumenges a la tarda.

En total, el projecte de reforma inclou la construcció de cinc túnels, que sumen una longitud de 2,3 quilòmetres, entre els quals cal remarcar el túnel a la Nou de Berguedà, de 870 metres de longitud. Pel que fa a estructures, se'n preveuen una trentena, que sumen una longitud de 2,2 quilòmetres. També es construirà un viaducte més ample que l'actual, amb barrera mòbil.

És fantàstic que es trobi la manera de posar encara més fàcil als barcelonins poder accedir al paradís cerdà. Cal celebrar-ho perquè és bo que hi hagi turisme i segones residències. El que fa mal és recordar que, per exemple, des de les comarques gironines, per arribar a Puigcerdà també cal passar per Berga si no vols eternitzar-te per la collada de Toses, on no, no hi ha túnels. Connectar el Ripollès amb la Cerdanya, que són

comarques veïnes, sí que seria vertebrar el territori.

Resumint, aviat els barcelonins tindrem més via lliure per fugir de la pol·lució i el soroll i anar fins a la vall verda. Ja que serem tan afortunats, a veure si recordem com en pot ser de molest quedar envaït per legions i legions de forasters, que es beuen la nostra aigua i aixafen els nostres serveis. Aquí ens queixem de l'exagerada pressió turística. Prenem exemple i, ara que serem milers que anirem cap a la Cerdanya, respectem-la i cuidem-la com ens agradaria que ens cuidessin la ciutat.



**CLARA
RIBAS
DONATO**

ALTRES
ARTICLES
DE
L'AUTOR