

## C-55, una broma de mal gust

N'estic tip de les obres de l'accés sud de Manresa i de l'entrada per Sant Pau. Fart del pont estret i de semàfors de regulació del pas. No és prou perillós circular per la C-55 que hem d'estar mig any marejant la perdiu? No ho podríem resoldre amb més eficàcia i celeritat? Començo a pensar que algunes empreses concessionàries &mdash;per por de no cobrar&mdash; es prenen tot el temps del món abans de donar per acabada una intervenció i hi envien el mínim de personal possible per por de picar-s'hi els dits. De fet, i per ser del tot francs, tot el que es relaciona amb l'Eix del Llobregat i en el vague intent de reduir-hi la sinistralitat és denunciabl i indignant.

Una primera reflexió, abans d'entrar en el nucli de la qüestió, també es mereixeria la manera com es senyalitzen els trams d'obres en aquest país. La resposta és meridiana: de forma ben inadequada i perillosa. No només a la C-55 hi ha una contínua successió de tanques mal girbades i il·luminades a la nit, cons abonyegats per tota la calçada, pilones de ciment que fan que ens juguem la vida al volant i, sobretot i indispensablement, dues-centes línies de tots els colors pintades a l'asfalt per propiciar que el conductor no en pugui agafar cap de referència. A la variant de Manresa i en les també interminables obres a l'Eix Transversal en direcció a Lleida. Davant de la proximitat d'un tram de la via en obres, els encarregats de la intervenció tenen la mala costum d'avisar als conductors amb massa poca antelació. Tan poca que, com aquell qui diu, molts cops els vehicles s'hi veuen immersos per sorpresa. Fóra tan difícil avisar a una distància prèvia suficient per alertar el conductor? És tan difícil aplicar amb rigor la normativa a l'hora d'instal·lar tanques, cons i altres elements de protecció?

Centrant-nos en la C-55, hi ha una primera evidència del tot irrefutable que plana sobre la via. L'orografia i el curs del riu condicionen moltíssim el traçat en el seu curs pel Bages Sud i el Baix Llobregat. De la mateixa manera si, amb els anys, ha estat possible anar desdoblant la carretera des de Manresa fins a Berga, els trams de la capital del Bages fins a Abrera i de la part altra del Berguedà fins al túnel del Cadí són complexíssimes d'eixamplar. Tant que els costos d'obra es multiplicarien fins a límits insospitats. A més, en el tram sud de la via, hi ha una trampa política paral·lela amb la qual sovint no comptem: l'herència de la C-58 forjada per Pujol i Prenafeta. L'autopista més cara de l'estat, una de les més perilloses i, a efectes del que ens interessa, un topall infranquejable per als qui volen viatjar a Barcelona diàriament sense perdre-hi bous i esquelles. El resultat és el desviament crònic del trànsit de l'autopista cap a l'Eix del Llobregat o cap a Castellbell, Vacarisses i Viladecavalls i la prova de la infrautilització històrica de l'autopista Terrassa-Manresa.

El traçat de la C-55 evidencia, a més, la visió centralista del país i es concep com una via secundària a la qual no cal prestar massa atenció. Una mostra més del desequilibri territorial català i les seculars males comunicacions de Manresa amb Barcelona. Sumem-hi les connexions ferroviàries i completarem tot el cúmul de despropòsits. De fet, per al barceloní que estiujeja a la Cerdanya o hi va a esquiar a l'hivern, la C-55 no existeix fins passat Manresa. Transita fins al nord del Principat pagant Túnel de Vallvidrera, C-58 i, com a colofó, el Túnel del Cadí. Aquest trajecte el fa un parell de cops al mes i amb el cotxe ple de familiars o amics. Per a la resta de mortals, que anem fins a la capital o l'àrea metropolitana de dilluns a divendres, la C-55 no només existeix, sinó que és obligatòria si no volem arruïnar-nos pagant peatges abusius.

Per això la via es col·lapsa i, amb la crisi, cada cop som més els que fem el «trajecte del pobre» i ens arisquem a patir cues i accidents. Contra tot plegat, diverses iniciatives han permès fer alguns «retocs» al traçat per reduir-ne el volum d'accidents. Familiars de víctimes no es cansen de reclamar més seguretat i l'arranjament dels punts més negres del traçat. Però, ras i curt, l'administració no hi actua amb prou contundència i es limita a anar posant pegats que no eradiquen pas el problema de fons.

Entre les últimes actuacions hi ha la redefinició dels desdoblaments «de mentida», que, a més, en alguns punts s'han escurçat. Són aquells dobles carrils d'avançament que resulten més perillosos que efectius ja que, quan s'acaben, acaben generant circulacions en paral·lel perillosíssimes. També destaquen les discutibles senyalitzacions de velocitat canviant cada 50 metres. I, per damunt de tot, cal subratllar la mesura més efectiva i definitiva: el radar. La gran solució intimidatòria que, primer de tot recapta i, en tot cas i en segona instància, serveix per moderar les velocitats i evitar accidents.

Al capdavant, i tot i que és ben cert que una carretera que suporta el trànsit de més de 30.000 vehicles diaris a qualsevol lloc de l'estat ja s'hauria desdoblada, em sembla que caldrà esperar que aquest país evolucioni cap a la normalitat i, pròximament, puguem posar fi a l'esclavatge de les infraestructures pactades via Madrid i, sobretot, al «robatori» de les concessionàries de les autopistes. Per cert, Abertis, l'empresa més destacada pel sector, està presidida per un català, Salvador Alemany. L'inclit personatge, a més, presideix el Consell Assessor Econòmic del Govern de la *Generalitat* de Catalunya i fa pocs dies es passejava en helicòpter amb Artur Mas per terres brasileres. Ho comento per allò que deia de la petja pujoliana a la C-58 i per evidenciar aquelles curioses connexions que, massa sovint, s'estableixen entre el govern i algunes concessionàries que ens buiden quotidianament el moneder.