

CAMPANYA A FAVOR DE L'ALLIBERAMENT DEL PEATGE DE L'AUTOPISTA C-16.

Manifest a favor de la prioritització de inversions públiques en coherència amb la urgència climàtica i en desacord en malbaratar recursos en infraestructures innecessàries i generadores de més emissions de gasos d'efecte hivernacle.

Arran de la proposta d'alguns col·lectius de la comarca de Bages de desdoblir la C-55 de Manresa fins a Abrera fem les següents consideracions i peticions:

- El que avui si és rellevant del punt de vista ambiental, social i econòmic és fer propostes d'inversions en sintonia amb la urgència de la crisi climàtica i la necessitat de portar a terme les infraestructures que si que calen de forma urgent per accelerar la transició energètica com a única via per mitigar els efectes d'aquesta crisi. Qualsevol iniciativa que no tingui aquesta prioritat ha de ser considerada desfasada i poc convenient, per la qual cosa, perd tota prioritat del punt de vista d'inversió pública, tant a l'entorn català com l'espanyol i l'uropeu.
- La consideració de les funcions de la C55 per la Catalunya central està completament lligada a la funció de la autopista C16, així com amb la resta de mancances del transport públic (ferroviari, estació intermodal, línies de BUS) entre la nostra comarca i l'àrea metropolitana. No té cap sentit fer hipòtesis sobre si seria necessari ampliar la C55, considerant l'impacte ambiental que tindria i l'efecte detractor cap altres inversions públiques d'aquesta iniciativa, sense haver explotat al màxim les capacitats de les infraestructures ja existents.
- Els estudis fets fa 20 anys amb criteris de quan la crisi climàtica no semblava encara una prioritat, serien considerats avui extemporanis donat que les prioritats han canviat radicalment.
- Recentment l'accés a Abrera i la zona del Baix Llobregat (port, aeroport, etc.) des de la Catalunya central ha estat profundament modificat per l'entrada en servei de la B40 que uneix Terrassa amb Abrera des de la C16. El trajecte Manresa – Martorell és només 9 km més llarg per la C16 respecta la C55 però el temps transcorregut per fer el trajecte és el mateix i, evidentment, la seguretat viària és molt superior per la C16. En aquest escenari és evident que la prioritització és alliberar el peatge de la C16 per maximitzar el seu ús abans de construir cap infraestructura viària addicional. Això descongestionaria enormement el transit de la C55.
- En el context actual, la prioritització en les inversions es troba fortament mediatitzada per la necessitat d'implementar mesures per reduir la generació de gasos d'efecte hivernacle i per mitigar-ne els seus efectes (sequera, incendis, adaptació activitats amb impacte econòmic, cost de l'energia, etc.) i per tant, cal seleccionar amb cura quines són les inversions que es reclamen i es busquen per estar en sintonia amb una urgència social i econòmica com mai havíem tingut. És per això , si parlem de mobilitat, que les opcions adients en el cas que ens

ocupa, insistim, son una línia de BUS competitiva, l'aposta pel ferrocarril i l'alliberament del peatge de la C16.

- S'estima que Catalunya haurà de fer inversions al voltant de 54.000 M€ en 15 anys per a fer la transició energètica (uns 3.600 M€/any). Només tenint en compte la població del Bages respecte la de Catalunya, hauríem d'aconseguir invertir aquí més de 1.200 M€ en aquest període. Evidentment, si prioritzem reclamar inversions en desdoblament carreteres sense demostrar que sigui necessari, sense haver maximitzat l'ús de les que ja existeixen (C16), i que per altra banda promouien una generació addicional de gasos d'efecte hivernacle, perdem la possibilitat d'aconseguir inversions públiques dirigides a combatre la crisi climàtica, inversions, aquestes sí, clarament necessàries, i que poden atreure a la vegada inversions privades.
- El més assenyat actualment seria redactar un Pla Estratègic de la comarca per a la transició energètica que detecti les millors oportunitats i idees per a complir amb la necessitat de reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle segons el que ens correspon, de generar mecanismes per a la mitigació dels efectes del canvi climàtic, de preservar, en la mesura del possible, la qualitat de vida i el medi natural de la comarca, tot millorant-ne la seva competitivitat econòmica. Aquests objectius comporten analitzar els mecanismes per aconseguir fer les inversions públiques i privades necessàries per dinamitzar la comarca i perseguir-ne la seva consecució. Aquest full de ruta consensuat impulsaria l'economia de la comarca, sent respectuós amb el nostre atractiu natural, prioritzaria les inversions i trauria el màxim profit de les accions públiques i la iniciativa ciutadana.

Per tot lo exposat demanem :

- 1.- L'alliberament definitiu del peatge de l'autopista C-16, Sant Fruitós-Manresa-Terrassa
- 2.- Que millorada la seguretat de la C55 però a costa de generar retencions en hores punta entre Manresa i Sant Vicenç, s'executi el projecte 2+1, avui encara en discussió i es descarti definitivament el desdoblament de la C55.
- 3.- Una línia de Bus competitiva entre Manresa i Barcelona.
- 4.- Millorar la freqüència i la durada dels trajectes en ferrocarril entre Manresa i Barcelona amb una visió territorial amplia:

Tenim dues línies de ferrocarril, la R4 d'ADIF pel Vallès i la de FGC pel Baix Llobregat, però amb un pèssim servei en temps i freqüències cap a Barcelona, al port i a l'aeroport; però també amb el Vallès Oriental o amb Martorell; dèficits que també pateixen els Vallesos i el Baix Llobregat. La solució es relativament senzilla i està prevista en el Pla Director d'Infraestructures des de molt temps, però mai arriba: La construcció del túnel de Montcada. Aquesta obra permetria escurçar considerablement el trajecte de la R4 i disposar de trens semidirectes a Barcelona amb parades a Terrassa, Sabadell i Cerdanyola. Es tracta d'una obra poc costosa -150 M€- que beneficiaria un territori molt ampli. Això podria completar-se amb la continuïtat de la R4 fins l'aeroport i amb la construcció de l'intercanviador a on es creua la R4 amb la R8 a Barberà del Vallès i ampliar el servei de passatgers de la R8, actualment especialitzada en el trànsit de mercaderies. Aquest intercanviador permetria el trànsit de viatgers des de Manresa a Granollers o a Martorell sense tenir de passar per Barcelona.

