

El gran col·lapse del Bruc: testimoni

He viscut de manera directa el col·lapse del Bruc. En tornar de la feina a Barcelona ahir, dia 15, a les 6 de la tarda, em vaig veure entrampat en la corrua inacabable de cotxes i, sobretot, camions que des de Collbató fins al Bruc va bloquejar els dos carrils de l'autovia de la N-II en direcció cap a Lleida. A l'alçada de Sant Just Desvern va començar a nevar amb una intensitat creixent i insospitada, tot i les previsions del temps i les informacions del trànsit. Collbató va sentenciar definitivament la possibilitat de travessar el túnel del Bruc i arribar a casa, a Igualada. Els butlletins informatius que vaig escoltar per la ràdio del cotxe cada quinze minuts no em van ajudar a preveure ni la magnitud de la nevada a la nostra ciutat, ni el munt de camions travessats o aturats, ni l'embussament de vehicles dins del túnel mateix del Bruc. Només per instint de supervivència vaig agosarar-me a circular pel lateral de Collbató i poder arribar així al poble del Bruc, on l'Ajuntament havia habilitat la Sala de Juntes perquè qui bonament se n'assabentés pogués passar la nit assegut en una cadira plegable. A la cinquantena de persones que vam acabar aplegant-nos en el bell edifici de l'Ajuntament, l'equip de govern del Bruc ens va mostrar sempre la màxima disponibilitat i ens va oferir l'indispensable per sobreviure: aigua, fanta, cervesa, cafè amb llet, pastes, entrepans, fruita, estufes, unes quantes flassades i la informació sobre el col·lapse que l'alcalde anava arrencant a comptagotes de les autoritats. Tot a la llum malenconiosa de quatre espelmes convenientment distribuïdes per crear la sensació d'una mica de llum. Vull expressar, doncs, el meu sincer agraïment a aquest petit equip de quatre o cinc persones. Els detalls d'humanitat que ens van mostrar, sobretot la proximitat, la paciència i la serenor, valen infinitament molt més que el que els podríem deure en diners, hores i queviures. Però aquesta per a mi, i per sort, petita aventura planteja interrogants sobre els quals caldria fer una valoració més general. Només vull indicar tres punts ben concrets.

1) La manca d'informació. No és objectivament correcte que centenars de persones es vegin obligades a aturar el vehicle i restar presonerades d'un col·lapse tan magne sense que les autoritats que vetllen pel bé dels ciutadans del país no informin convenientment de l'estat de la situació, de les previsions raonables i de la reacció més apropiada que han d'adoptar els implicats per col·laborar-hi. No h'hi ha prou que els butlletins de notícies recomanin no circular gaire: centenars de persones es trobaven en un viatge de feina o personal que havien iniciat molt abans. El caos era extraordinari i inhabitual, certament. Però precisament per això calien mesures ràpides i tranquil·litzadores. La sensació d'asfíxia esfereïa i uns quants cotxes vam agafar el lateral de l'autovia per adreçar-nos als pobles del voltant. I segur que molts xofers haurien fet el mateix si haguessin conegut aquesta possibilitat. Per posar un exemple, en cap moment va passar pel lateral un cotxe dels Mossos d'Esquadra ni del MOPU per donar instruccions ni informació des d'un senzill altaveu. Moltes persones van fugir literalment del vehicle, abandonant-lo, mig colgat per la neu, en la mateixa autovia, i es van dirigir espontàniament cap a les urbanitzacions que tenien alguna llum encesa a prop de l'autovia. Un altre exemple: atesa la importància de la N-II per al trànsit autonòmic i estatal, hauria calgut difondre immediatament informacions precises sobre el traçat de l'autovia implicat en el col·lapse, sobre la impressionant nevada d'Igualada i Anoia i sobre el tipus de reacció que en els conductors hauria pogut minimitzar les conseqüències del problema. Fins que no vaig arribar al Bruc, no em vaig assabentar de l'embussament de vehicles a l'interior del túnel del Bruc amb més de dues-centes persones ni sobre la magnitud del problema que vivia Igualada amb mig metre de neu als seus carrers. Segur que moltes persones es pregunten avui amb mi per què la comarca de l'Anoia no rep gairebé mai un tractament informatiu ràpid i precís. Alguna vegada he informat jo mateix a Catalunya Ràdio per telèfon d'accidents de trànsit que bloquejaven el trajecte Igualada-Martorell entre les set i les vuit del matí. Què falla, en general, al respecte? Què fan les autoritats polítiques d'Igualada i comarca per subsanar aquesta manca de presència necessària en els mitjans de comunicació, sobretot en casos crítics? Un altre exemple: avui, dia 15, he pogut tornar a Igualada amb el meu vehicle en companyia de tres estudiants també bloquejats al Bruc, i simplement perquè ens hem cregut algú que deia que es podia passar, amb prudència, pel sentit contrari de l'autovia, tot i que els butlletins informatius parlaven de la total impracticabilitat de la zona. Més d'una persona es trobaria ara a casa seva si hagués pogut compartir un dels molts cotxes que encara omplien els carrers del Bruc i el lateral de l'autovia a migdia d'avui.

2) La previsió. Reconec que era difícil preveure que la tempesta de neu es giraria cap a l'interior i acabaria inutilitzant la N-II. A mi em semblava que fugir del litoral equivalia a trobar la salvació. Però també cal dir que el matí d'ahir, dia 14, la nevada ja havia descarregat amb força sobre Igualada i rodalies i sobre la Panadella i Cervera. Per què les autoritats del trànsit competents (bàsicament el MOPU i la Generalitat) no van implementar mesures correctores en vista d'una continuació previsible del temporal? Se m'acut que una solució fàcil hauria estat aquesta: limitar el trànsit a un carril per sentit i deixar lliure l'altre carril perquè passessin les màquines llevaneus i els serveis de la policia, dels bombers, de les ambulàncies, de protecció civil i dels forestals. Tots aquests col·lectius i forces de seguretat han actuat amb dedicació exemplar, però *post factum*, com es diu en llatí. El problema del col·lapse s'ha vist extraordinàriament agreujat i greument dificultat pel fet que no es van prendre de seguida mesures adients de previsió i de correcció. Una autovia col·lapsada és una ratera. Impedir que es col·lapsi i preveure com reaccionar en cas que el fatídic bloqueig comenci a produir-se constitueix una obligació inexcusable de les autoritats. No se'ls poden escapar de les mans fets de conseqüències tan generals i negatives per a la població. En un país modern i a l'alçada dels estàndards de servei públic de la Unió Europea, no n'hi ha prou amb la tradicional disposició a donar la vida pels altres en cas de necessitat. El voluntarisme no pot suplir la previsió institucional, el disseny eficaç i a l'avançada de la utilització dels recursos públics. Altrament, no fem política, que és administració racional d'allò col·lectiu, sinó supervivència *in extremis*.

3) El disseny de les autovies. L'Estat espanyol ha privilegiat tradicionalment el transport per carretera. A mesura comarcal, la xarxa ferroviària no pot ser utilitzada per al transport de mercaderies i serveis, ja que és lenta, no arriba als punts de productivitat econòmica i resulta cara. Per això, el nombre de vehicles lleugers i pesants que transporten productes i serveis per la geografia catalana i estatal no solament és molt alt, sinó que s'incrementa cada any de manera continuada. Aquest fenomen està exigint una reestructuració en el disseny de les autovies. El col·lapse del Bruc demostra que el model d'una autovia amb dos carrils de circulació per sentit està obsolet, ja que, en cas de bloqueig, els serveis d'ajut i de control del trànsit gairebé no poden actuar. Possiblement, un model més racional consistiria a construir les autovies amb tres carrils de circulació per sentit: dos per a l'ús dels vehicles i un tercer de serveis, no autoritzat per a la circulació, que serviria per a intervenir eficaçment en qualsevol punt del traçat. És cert que aquest model encariria considerablement la construcció i la remodelació de la xarxa viària que necessita el segle XXI, però no crec que aquestes despeses es poguessin comparar amb la construcció i ampliació d'una xarxa ferroviària eficaç que permetés reduir un altre cop a mides raonables el transport de mercaderies i serveis per carretera.

Vet aquí, doncs, tot un debat plantejat arran del col·lapse del Bruc. Només em pregunto si les nostres autoritats polítiques, tant les que només saben criticar *post factum* com les que semblen saber preveure poc, estaran disposades a reflexionar-hi en profunditat.

Joan Ordi

Professor de l'Institut Superior de Ciències Religioses de Vic
Igualada

jordi@pie.xtec.es

Tel. 938054649