

No són només carreteres, són eines d'arrelament

Article d'opinió del president de la Diputació de Lleida Joan Talarn



El president de la Diputació de Lleida, Joan Talarn | ACN

[despiece]Senyor director,
[nointext]

La de Lleida, Pirineu i Aran és la demarcació catalana més extensa de Catalunya i la menys poblada. Amb una superfície de 12.169 quilòmetres quadrats, els seus 231 municipis apleguen 438.517 persones, amb una densitat de població de 36,1 persones per quilòmetre quadrat. Aquesta dada a Tarragona és de 130,4 habitants, 133,2 a Girona i 739,6 a Barcelona. Tot i sumar la superfície de les demarcacions de Tarragona i Girona juntes, la de Lleida té només una quarta part de la seva densitat de població.

Aquestes xifres ens indiquen un desequilibri poblacional important, que també es reproduïx a l'interior mateix de la demarcació. Tremp, el municipi més extens de Catalunya, té una densitat de 19,5 habitants per quilòmetre quadrat, mentre que la capital, Lleida, amb una densitat de 660 habitants gràcies als seus 140.080 veïns, concentra el 31% del total de la ciutadania de la demarcació. I és que la capital és l'únic municipi que supera els 50.000 habitants: 123 municipis no arriben als 500 veïns, 70 estan per sota dels 2.000, altres 22 són de menys de 5.000 habitants, altres 11 es mouen en la franja fins als 10.000, i només 4 la superen.

Les dones i els homes de Lleida, Pirineu i Aran, per pocs que siguem, ens veiem obligats cada dia a recórrer distàncies llargues en els desplaçaments habituals i necessaris pel territori i, penalitzats per ser menys persones, els recursos públics per mantenir aquesta àmplia xarxa viària

més extensa són paradoxalment menors que a la resta del país. Els municipis, en ser petits, no disposem de pressupostos suficients per tenir arranjades les desenes de milers de vies locals, i la Diputació de Lleida és també la que té el pressupost més reduït de les quatre catalanes. Tot i amb això, hem incrementat notablement les inversions i els ajuts en les vies de comunicació municipals, però és difícil cobrir tants anys en blanc.

El dèficit inversor en les darreres dècades en les comunicacions terrestres, tant per part de l'Estat com de la Generalitat, inclosa la deficient xarxa ferroviària, és un dels factors que incideixen directament en la inquietant corba de pèrdua de població que pateixen les nostres comarques, i també motiu expressat pel 39,4% de les 428 empreses que en els darrers anys han canviat la seu de Lleida per Barcelona, segons el recent estudi de la Cambra de Comerç, UdL, UPF i el Patronat de Promoció Econòmica de la Diputació.

Des de la Diputació de Lleida estem fortament compromesos en les polítiques que promoguin l'arrelament de les persones als nostres municipis, i són decisions i accions transversals les que cal prendre. Transversals des de l'òptica dels àmbits, que van de les infraestructures a la cultura passant per la transformació del model econòmic. Però també han de ser transversals des del punt de vista institucional, perquè tenim la necessitat que s'hi impliquin tant l'Estat com la Generalitat i Europa fent costat de manera efectiva al món municipal lleidatà.

És en aquest context, i amb l'objectiu fonamental d'impulsar polítiques d'arrelament de les persones al nostre excepcional territori, que hem presentat el projecte d'obrir cinc nous accessos a l'ara gratuïta AP-2, que discorre al llarg de 59 quilòmetres de les comarques del Segrià i les Garrigues. Plantejem a l'Estat, titular de la carretera, una operació pressupostària assumible per connectar aquesta via d'alta capacitat més directament amb 24 dels 49 municipis de la seva àrea d'influència. Ho fem pensant doblement en fer més sostenible l'ús de les vies que des d'aquests municipis creuen l'autopista, en estalviar quilòmetres de trajecte, i obrir noves perspectives logístiques i escenaris per al desenvolupament econòmic, turístic, agroalimentari i industrial d'aquestes zones del Segrià i les Garrigues, que necessiten polítiques d'arrelament. Dimecres, vam obtenir de l'Estat el compromís de fer en un any l'accés a Castelldans, estudiar més a fons el d'Artesa de Lleida i valorar els de Soses, Seròs i Sudanell en funció d'altres accions a emprendre en la xarxa viària de Ponent.

A la muntanya, la situació és encara més preocupant. Amb ràtios poblacionals més reduïdes que a la plana, l'estructura viària de l'Alt Pirineu i l'Aran està pensada en vertical, per entrar-hi o sortir-ne, però no per intercomunicar-se.

Una mobilitat més còmoda, més sostenible i més segura és una necessitat de país. Ho hem de fer des del món municipal només? Catalunya l'estructurem des dels municipis i fa massa anys que tenim la sensació que alcaldes i alcaldesses de l'entorn rural estem sols, que massa sovint Estat i Generalitat han fet recaure sobre el món municipal, en el qual incloc la Diputació, la principal responsabilitat de dotar el nostre veïnatge de les infraestructures més bàsiques de mobilitat, un dels factors que hauria de facilitar l'arrelament de les persones, perquè si buidem els pobles, Catalunya es buida.

Joan Talarn

President de la Diputació de Lleida

[/despiece]

[noticiadiari]68/12444[/noticiadiari]