

Política territorial

Amb el Director General de Carreteres en el tram central de la legislatura.

Jaume Amat: «Una única gestió de les carreteres pel bé de l'usuari».

Joan G. Bausa

El 26 de juny de 1985, el Parlament de Catalunya va aprovar la Llei d'ordenació de les carreteres que va permetre que el Consell Executiu aprovés el Pla de Carreteres de Catalunya el 25 d'octubre de 1985. Aquest Pla defineix la xarxa bàsica amb un horitzó de l'any 2000. Preveu una xarxa bàsica de 4.225 km, dels quals 932 corresponen a autopistes, 585 a autovies i 301 a carreteres desdoblades. Actualment es redacten els cinc Plans Zonals previstos en el Pla de Carreteres que evolucionen les xarxes comarcals i locals.

Els enllaços, les variants, els eixos, han estat una constant en aquesta agradable conversa. El reequilibri territorial, una idea en evolució dins la tasca del Director General de Carreteres. Del que s'ha fet i es fa es desprèn una millora notòria de la qualitat de vida.



Enraonar amb Jaume Amat és assistir a una lliçó de cordialitat. Té el gest amable i el parlar loquaç. L'entrevista ha ocupat una bona estona i, encara que de vegades hem estat massa curiosos, no ha arrufat el nas en cap moment.

«El traspàs, amb el criteri que hi va haver, és complet, però nosaltres continuem aspirant a més — ens diu, amb fermesa—. En aquell moment, 4.800 km de carreteres van passar a ser competència de la Generalitat, naturalment amb la relació corresponent de carreteres, de personal i amb la participació econòmica corresponent al darrer trimestre de 1980, i l'Estat es va reservar 1.200 km. Això és el traspàs pròpiament dit. L'únic aspecte que va quedar enlaira, i encara hi continua, és la titularitat de l'autopista Montgat-Mataró que es reflectia en el Decret, i també la de l'autopista Meridiana-Montmeló, però condicionada al fet que la concessionària ho accepti i que això pogués ésser efectiu. Però no ha pogut ser-ho per raons financeres i d'aval de l'Estat (que té una assegurança de canvi), i per raons d'inconveniència».

La feina més desagradable

— En aquells moments, quins eren els objectius més immediats de la Direcció General de Carreteres?

«Bé, el que sempre ha quedat, i nosaltres hi hem insistit tant com hem pogut, és la gestió única de les carreteres. Aquest és el tema fonamental. Nosaltres estem d'acord que l'Estat, si ho vol, es quedi unes determinades carreteres per raons estratègiques, supraautonòmiques, o les que sigui, però el que no podem pas te-

nir és una gestió dividida i que l'usuari no sàpiga mai si una carretera és de l'Estat, de la Diputació o de la Generalitat. Nosaltres hem proposat sempre quedar-nos les competències de les carreteres de l'Estat que són més poc brillants. Vull dir que, si ells volen quedar-se les grans obres, i fer les tallades de cintes i els grans actes, nosaltres estem disposats a fer la feina més desagradable: el manteniment, l'explotació... Però cal que l'usuari pugui saber sempre qui és el responsable del gual, a qui ha d'anar a reclamar pels sots, on ha de demanar el permís, i que sempre sigui el mateix lloc, no com ara que ens ve un senyor de qualsevol indret de Catalunya a demanar un permís i ha d'anar-se'n a les oficines del MOPU o a les de la Diputació, perquè la carretera en qüestió no és nostra.

— No obstant l'essencial gestió única, aquesta Direcció General ha emprat tots els mitjans al seu abast per enllestir obres que estaven inacabades, i arranjar i projectar-ne d'altres. Quines inversions han estat necessàries per a dur a terme aquesta importantíssima tasca en cada una de les comarques catalanes?

«És perillós parlar d'inversions en comarques perquè, per exemple, les obres que hem fet a la N-152, a l'Eix del Llobregat, una obra concreta, puntual, de molts milions, desequilibra qualsevol comparació entre unes comarques i les altres. Ningú no pot dir que aquesta obra beneficia només el Vallès Oriental, la comarca on la fan. Però en una estadística figurarien 2.000 milions de ptes. al Vallès Oriental, sense tenir en compte que aquesta obra beneficia Osona, el Ripollès... Sí que tinc el detall d'inversions per comarques però no és significatiu per la raó abans indicada».

— I pel que fa a la ciutat de Barcelona i la Corporació Metropolitana, quines relacions hi ha i com les mantenen?

«L'origen de les relacions amb l'Ajuntament de Barcelona i amb

la Corporació Metropolitana rau també en el recull de traspessos. Llavors ens va subrogar les obligacions i els drets que el MOPU tenia en un conveni que havia signat amb la CMB per a obres a fer a la xarxa arterial de Barcelona. Era un conveni que anava des de l'any 1976 al 1983. Malauradament, en tot aquest temps, és a dir, fins el 1983, només es féu un tram d'obra de la via Favència; la resta d'obres que el conveni incloïa no les hem pogudes pactar per diverses raons. Primer, perquè no ens vàrem posar d'acord amb l'Ajuntament sobre el disseny que havíem de donar a la continuació de la via Favència, al tram entre Valldaura i Meridiana. Ells ens exigien que tota la via Favència anés coberta perquè, afirmaven, hi havia una manca de connectivitat entre els veïns. Nosaltres ens vam comprometre a fer uns dissenys on hi hagués connectivitat de vianants cada 100 m i de vehicles cada 200 m, i tot això va dur una sèrie de discussions. Ara, pel que veig, l'Ajuntament sembla estar molt més d'acord amb el tema de les vies ràpides, però en aquell moment no en volia ni parlar, i aquest fou el segon motiu perquè el conveni no pogué tirar endavant. El tercer motiu fou que la Corporació, que hi havia d'aportar la seva participació, no hi aportà res. És per tot això que nosaltres sostenim que aquest conveni està caducat, no sols perquè ja ha passat l'any 1983, sinó perquè d'aquest conveni no se n'ha fet res.

Ara, apart d'això, i demostrant una bona voluntat, nosaltres hem col·laborat amb l'Ajuntament a través d'un nou conveni, en el qual fem una inversió de 2.000 milions per a la boca nord del túnel de la Rovira, per al condicionament de l'arribada d'aquest accés nord a la via Favència i per arranjar un tram des del nus que hi ha al final del tram pavimentat fins al carrer Artesania».

— Quins són els projectes més importants que en aquest moment té la D.G. de Carreteres?

«Les obres més importants en execució actualment són el Figaró-Aiguafreda (amb un cost,

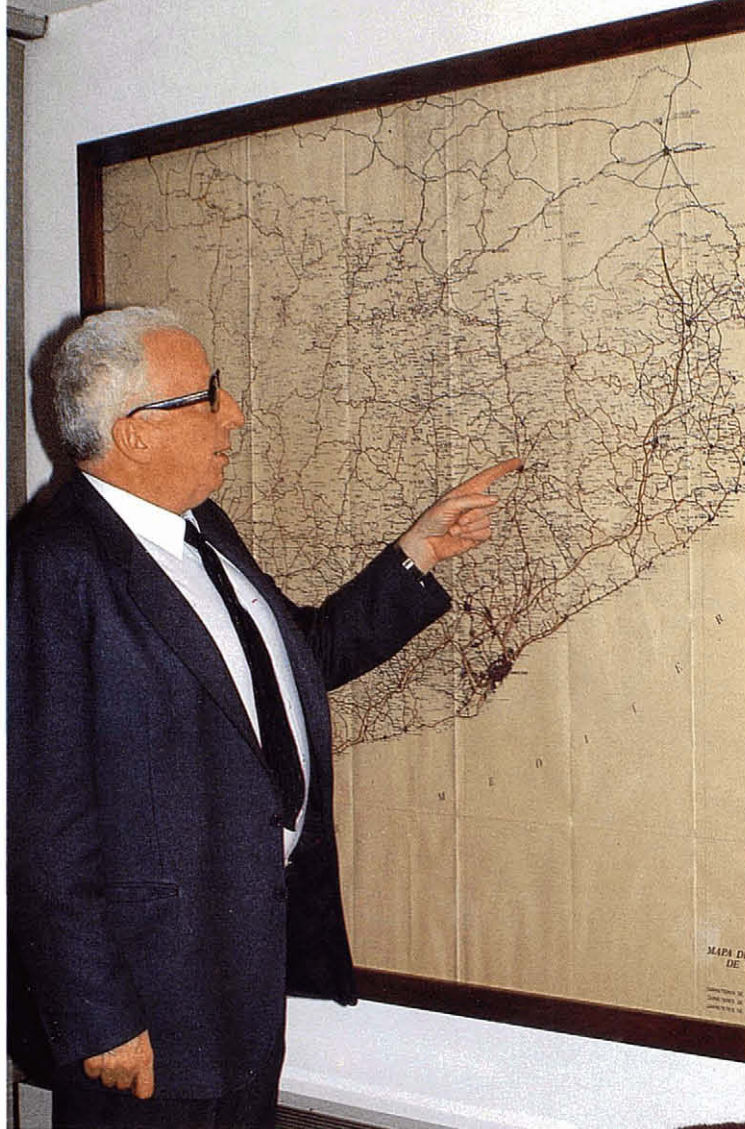
entre projecte base, obres complementàries, expropiacions, etc., d'uns 2.000 milions de ptes.) i l'acabament de totes les obres que es fan a l'Eix del Llobregat (on ja queda molt poc per fer, uns 300 o 400 milions de pessetes, però la inversió feta supera els 3.000 milions). També treballem a Sort-Esterri (Pallars), una obra que, des del punt de vista comarcal, pot semblar excessiva però que d'acord amb el Pla de Carreteres té una gran importància per a facilitar les connexions de les comarques deprimides. En col·laboració amb la Diputació de Tarragona treballem a l'Eix de l'Ebre. També tenim actuacions a Girona, estem a punt d'acabar Banyoles-Besalú; les obres al Berguedà, els accessos al túnel del Cadí, Móra-l'Hospitalet de l'Infant, i el tram Balaguer-Artesa de Segre ja estan acabats i ja finalitzem el tram fins a Ponts i les actuacions a Palamós».

Els eixos de Catalunya

— Es duen a terme les variants de l'Eix del Llobregat, com Balsa-reny, Puig-reig i Guardiola de Berguedà, i algunes com la de Gironella, que es troba en fase de projecte i que és un tram en molt males condicions. Quin n'és l'estat actual?

«Excepte el de Gironella, tots els altres projectes ja els tenim fets. Els dos més importants i els més cars són Puig-reig i Gironella, dos trams molt llargs i molt difícils de travessar. El primer és de 1.300 milions i el segon de 1.100 milions, però cal afrontar-los, d'una manera o d'una altra, per tal de resoldre els problemes que ara hi ha amb els semàfors. En el primer cas, la carretera passa a l'altre costat del riu, la qual cosa comporta dos viaductes. En l'altre, en canvi, la variant es fa pujant a l'esquerra, i fent un túnel. Són obres que, si realment volem que aquest sigui un eix europeu (ara ha estat declarat d'interès europeu), cal fer-les, a la llarga o a la curta.

— Parlem d'un altre eix, l'Eix Transversal de Catalunya. Quina



importància té dins el conjunt de totes les carreteres i poblacions de Catalunya? En què consisteix, realment?

«L'Eix Transversal de Catalunya ha estat una constant que tots hem defensat sempre i que qualsevol que estudi la distribució de les poblacions a Catalunya el consideraria immediatament com una via indispensable.

Geogràficament, Catalunya té les valls de nord a sud, i sempre s'han fet les carreteres de nord a sud, perquè eren les més barates. En canvi, fer una carretera transversal, i amb les característiques d'autovia, tal com es vol fer amb l'Eix Transversal, requereix una despesa molt més elevada. Jo sempre dic que les carreteres barates ja estan fetes i que només queden per fer les més cares, encara que també són molt necessàries i per això cal fer-les. El Pla de Carreteres demostra, i aquesta és una de les raons que justifica que es facin vies transversals, que per anar per carretera de Portbou a Vielha el més ràpid actualment és passar per Barcelo-

na. Això és un disbarat. El més lògic seria que hi hagués l'Eix Pirenaic, però aquest encara és més car i més difícil de condicionar, o sigui que la millor solució és l'Eix Transversal que ens permetria d'anar directament de Girona a Lleida».

— El projecte ja està enllestit...?

«S'està fent, s'està fent. En el tram Vic-Girona, que és el més complicat, ens hem trobat amb dues alternatives, i les estem estudiant. Una és fer la ruta per Sant Hilari Sacalm, i l'altra, pels pantans. Quan tinguem els dos estudis de traçat fets, els traurem a informació pública perquè es puguin analitzar amb més detall.

— Això vol dir que l'Eix Transversal anirà totalment d'est a oest...

«Sí, sí. Aquesta és la idea, és a dir, de Lleida a Girona, ja que de Girona a Palamós condicionem les carreteres que ja hi ha. El Pla de Carreteres parla d'un import per l'Eix Transversal de 21.000 milions de pessetes, però són

pessetes de 1980, per tant, si ho avaluem avui aniríem cap als 28 o 29.000 milions de pessetes.

Per ara, doncs, només podem assumir tenir tots els projectes a punt. Després, tot dependrà més aviat de les disponibilitats econòmiques que s'aprovin en cada moment per a Carreteres. Confio que podrem començar a fer alguna cosa l'any 88».

Zones deprimides

— I, dins el tema de les col·laboracions amb uns altres organismes, hauríem de parlar de quines col·laboracions hi ha amb el MOPU, i també quines partides del Fons Europeu de Desenvolupament Regional (FEDER) corresponen a les carreteres de Catalunya?

«Amb el MOPU, de col·laboració directa, no n'hi ha cap. Hi ha bon diàleg, bones relacions... però sempre per a resoldre temes puntuals com, per exemple, una intersecció d'una carretera seva amb una de nostra.

Les col·laboracions que haurien d'existir amb el MOPU, i que nosaltres esperem que hi haurà, a través de l'Ajuntament de Barcelona i la Corporació, seran amb vista a la Xarxa Metropolitana pensant ja en els Jocs Olímpics, perquè realment cal fer-hi una gran inversió, de l'ordre dels 80.000 milions de pessetes. I ni nosaltres, ni la Diputació de Barcelona, ni la Corporació Metropolitana, ni l'Ajuntament de Barcelona estem en condicions d'afrentar-la. Cal pensar que, en quatre o cinc anys s'invertiran 80.000 milions de pessetes, si la Generalitat n'aporta un 60%, significaria que durant aquests anys la Generalitat, pel que fa a carreteres, només invertiria en la Xarxa Metropolitana, i això seria absurd.

Pel que fa als fons internacionals, malauradament, i ho dic sense cap mena de sentit pejoratiu, no tenim entrada directa en aquests fons europeus sense passar abans per Madrid. Nosaltres, d'acord amb les instruccions de la Comunitat Econòmica Europea, hem preparat una sèrie de projectes i estem omplint les

fitxes corresponents. Aquests projectes compleixen les característiques requerides per tal d'optar a les subvencions. Aquestes característiques són; carreteres en zones deprimides (en tenim tres projectes), carreteres en zones frontereres o de muntanya (en tenim) i carreteres en zones industrials.

En definitiva, han aprofitat el FEDER per augmentar els ingressos de l'Estat, una «trampa» (entre cometes). És a dir, el govern espanyol ha fet unes obres determinades en unes regions determinades i deprimides, però no n'ha fet cap a Catalunya. Eren obres que el MOPU ja tenia programades, amb o sense FEDER. A més a més, eren carreteres de l'Estat. Vull dir que, de benefici directe a una regió determinada pel que fa a carreteres gràcies al FEDER no n'hi ha hagut cap.

Perquè, és clar, sempre ens diuen: «És que Catalunya no és una regió deprimida dins Espanya». Però cal tenir en compte que dins de Catalunya trobem unes bosses de depressió considerables, zones realment deprimides al Pallars, la Segarra, les Garrigues, el Priorat... Mireu, a la Cerdanya francesa es fan carreteres amb fons del FEDER perquè, respecte a la resta de França, la Cerdanya francesa és una zona deprimida. Però, de fet, el seu estat és idèntic al de la nostra Cerdanya, i, contràriament, aquesta, respecte a la resta d'Espanya, és una zona rica i no té dret als fons del FEDER. Això, vist amb una perspectiva comunitària, no és correcte».

El nus Trinitat: punt clau

— El cinturó del litoral, a part d'altres vies importants, ha de passar per la Trinitat. Quin és el significat d'aquest nus vial on conflueixen tantes vies?

«El punt clau de tota la xarxa metropolitana és el famós nus Trinitat, del qual s'han fet molts estudis i esquemes. Ja abans dels traspassos, hi havia en la Xarxa Arterial Metropolitana del Pla General Metropolità (PGM) un es-

quema d'enllaços i en les darres reunions de la Comissió nomenada a tal efecte hem intentant trobar una solució factible a aquest nus. La solució que figurava en la PGM era perfecta, però massa complicada per a l'usuari. Llavors intentem desplaçar i separar una mica tots aquests enllaços, posant en un esquema més simple algunes de les connexions que en principi s'havien previst en aquest nus Trinitat que és un enllaç clau de totes les artèries que representen la part nord-est de Barcelona».

— Això vol dir que s'hi hauran de fer expropiacions...

«Un altre dels criteris emprats per nosaltres és procurar fer el menor dany possible. Cal tenir en compte que aquest nus ja constava al seu dia en el PGM i ja comportava unes afecions als propietaris. És a dir, que ja sabien que aquests terrenys estaven afectats. Ara, nosaltres intentarem no afectar-ne més dels previstos, i fins i tot intentar que l'afeció sigui més petita».

— Hi ha també la prolongació de Montgat, que dona sortida a l'autopista de Mataró, cap a Maçanet de la Selva, Blanes...

«Sí, i em sento optimista perquè el Pla de Carreteres preveu la continuació de l'autopista, i com a tal autopista de peatge, nosaltres estàvem legitimats per a treure-la a concessió però ens vam llançar primer a la de Terrassa-Manresa, que tanmateix té més poc trànsit i no és tan urgent, però que presentava menys problemes. Ara bé, el Pla de Carreteres del MOPU preveu un desdoblament de la N-2 amb la seva situació actual. Nosaltres correguérem a les oficines del Pla, a Madrid, i els fèrem observar que aquest desdoblament era un disbarat amb el traçat actual de la N-2, perquè tot allò és una zona molt poblada, i els vàrem suggerir de fer-ho per l'interior, al peu de la muntanya. Ens van fer cas i ara el Pla del MOPU preveu que, per on havia projectat el traçat de

l'autopista, faran el desdoblament. Però ara ja han anat més lluny, afortunadament les coses ja no es veuen «des de Madrid», i la Delegació del MOPU a Catalunya se n'ha adonat i el projecte que estudien actualment ho preveu com a simple desdoblament, o sigui, deixar dos carrils vora el mar i dos a l'interior, però amb la condició que, si mentrestant es fa el projecte es comprova que la densitat de trànsit es prou important per a justificar-ho, aquest desdoblament es convertirà en una autovia passant per l'interior. Dins la filosofia actual del MOPU (ells diuen que ja no calen més autopistes), les autovies són en definitiva autopistes camuflades: les autovies projectades en el seu Pla tenen pràcticament les característiques d'una autopista, però en definir-les com a autovies, defugen la possible aplicació de peatge».

La viabilitat de les autopistes

— L'autopista Sabadell-Terrassa-Manresa és motiu de constant crítica des de molts àmbits. Quines raons avalen el projecte i l'execució? I la rendibilitat?

«Jo sempre he estat un defensor de l'autopista Terrassa-Manresa. Cal, però, dir una cosa: les autopistes, en tant que concessió de peatge, són un negoci on jo no posaria mai ni cinc, perquè no són un negoci de rendiment immediat, sinó a llarg termini. La prova la tenim en ACESA que en un moment donat fou deficitària però que ara és un negoci fabulós i es cotitza a borsa a 190%, i el que no es queda el mercat, s'ho queden les dues caixes i l'Hispano. I és un bon negoci perquè juga una mica amb la inflació i amb l'avantatge de tenir una assegurança de canvis. Però jo crec que l'autopista Terrassa-Manresa, a la llarga, també serà un bon negoci.

Em va sorprendre molt, però, llegir unes declaracions del Ministre d'Obres Públiques dient que aquesta autopista era un disbarat, i que ell no sap quin peat-



ge ni quina circulació hi haurà! En el Ministeri tenen l'avantprojecte i nosaltres hem parlat amb ells abans de treure-la a concessió. A mi em sembla que és més una rebequeria en veure que ells no s'havien atrevit en el cas de Mataró o Malgrat, perquè sempre han manifestat públicament que l'època de les autopistes ha desaparegut, que ja no són rendibles. Bé, això serà a la resta d'Espanya (excepte al País Basc), però a Catalunya ho són i sembla que ho demostrarem».

— Nogenysmenys, també hi ha una forta oposició per part de la població, o de certes poblacions.

«Amb l'autopista Terrassa-Manresa hem tingut l'oposició de Viladecavalls però no era una oposició a l'autopista, sinó al seu traçat. També hi va haver certa oposició a Sant Fruitós de Bages, l'Ajuntament d'allí deia que l'autopista havia d'acabar a Manresa, sense arribar a Sant Fruitós de Bages i sense acabar a l'Eix del Llobregat. Crec que els vam poder convèncer que, si bé és cert que això representa un petit perjudici per a Sant Fruitós, hi ha

un gran interès general perquè l'autopista no sols acabi a Manresa sinó que enfoqui ja l'Eix del Llobregat, i sigui l'autopista Barcelonès-Bages».

— Per acabar, quina és la situació general de les carreteres a Catalunya?

«En relació amb Espanya, en teoria, és positiva, però en la realitat és deficitària: per exemple, la N-2 Mataró-Malgrat està bé pel que fa al traçat, al paviment..., però pel que fa al trànsit hem de dir que sempre va plena i, per tant, no la podem comparar amb un tram físicament semblant a Andalusia però amb molt menys trànsit. Tenim un dèficit per raó del trànsit, i això, sembla que l'Estat central no ho entén. I ja no parlem respecte d'Europa!

De fet, hem donat un salt qualitatiu molt important en cinc anys. Podem dir que, en una escala de l'u al deu, abans erem el quatre i ara podem ser el sis. Però el problema fins ara ha estat actuar uns pressupostos plurianuals i no tenir prou seguretat en els finançaments d'un any per

l'altre. Per això no hem pogut programar com voldríem, perquè tot depèn de molts determinants».

Després d'acomiar-me, vaig pensar que aquests determinants havien de comptar amb l'autoritat d'aquest home de les carreteres.

J.G.B. □