

Construïm el futur avui.

Vuit obres que són la punta de l'iceberg.

A Catalunya s'estan impulsant un seguit d'iniciatives que han de transformar en poc temps l'entramat d'infraestructures del país i preparar-lo per a la futura integració plena a la Comunitat Europea.

És imprescindible de modernitzar i completar les xarxes de serveis, perquè a més de les condicions objectives d'estabilitat geopolítica, climatològiques, d'experiència empresarial i de qualificació laboral, són essencials els estàndards de comunicacions, medis de transport o energia, per a fonamentar les decisions d'implantació d'activitat sobre el nostre territori.

Per la seva escala, algunes d'aquestes iniciatives poden considerar-se, en el context de l'obra pública a Catalunya, com a grans projectes de futur. Importants per la inversió que requereixen, per la seva complexitat tecnològica, pel seu efecte de transformació del territori o pels beneficis socials que en comporta l'execució.

Els més significatius d'aquests projectes es poden agrupar en tres àmbits: el de les comunicacions viàries, el del transport ferroviari i el de l'abastament d'aigua.

Xarxa òptima de carreteres

Acabar de relligar la xarxa de carreteres de Catalunya, és un objectiu fixat al Pla de Carreteres, que planteja algunes intervencions, avui ja en execució o en avançat estat de preparació, i que han de conformar la hipotètica xarxa òptima del segle XXI.

És del cas, per exemple, l'autopista Terrassa-Manresa, tram de 33 quilòmetres d'autopista, que

perllonga l'actual autopista Barcelona-Terrassa fins l'eix E-09 de la Xarxa Maragda Europea, i que, a través de l'itinerari Terrassa-Rubí-Sant Cugat del Vallès, connecta amb l'autopista A-7 i els enllaços amb el túnel de Vallvidrera, amb una inversió prevista de l'ordre dels 20.000 MPTA, finançada mitjançant la fórmula de peatge, i que és previst que entri en funcionament en el segon semestre de l'any 1989.

Una altra obra rellevant és el conjunt dels accessos i el túnel de Vallvidrera, tram de 12 km d'autopista que enllaça el II cinturó de Barcelona amb l'A-7 a través de la serralada de Collserola, al nord de la ciutat, fent necessària la construcció d'un doble túnel de 2,2 km de longitud i de 4 túnels artificials, en zones residencials i d'esbarjo per evitar l'impacte sobre el medi ambient. La seva execució és responsabilitat de la concessionària Tabasa, amb participació majoritària de la Generalitat i té previst el seu finançament mitjançant la fór-

mula de peatge. Les obres s'han d'iniciar, en la fase actual, d'aquí a ben poc temps.

Per a la millora de la xarxa arterial de Barcelona és també molt important l'acabament del segon cinturó, com a via urbana d'alta intensitat de trànsit de circumvalació de Barcelona pel nord, entre Montgat i el Prat de Llobregat. El conjunt de la via té una longitud de 27 km i el cost dels trams pendents d'executar és de 80.000 MPTA, dels quals 24.000 s'han d'haver invertit abans de 1992, per acabar els 12 km de tram nou de Trinitat-Diagonal.

L'autopista del Garraf és l'altra gran obra viària a executar als entrons de Barcelona. Comunica Sitges amb Barcelona, i permet amb la seva prevista prolongació fins al Vendrell, el tancament pel sud del «vuit» català d'autopistes. L'obra tindrà una longitud de 15 km, cinc dels quals són en túnel i dos viaductes de 250 i 350 m. També hi ha previst de finançar-la mitjançant la fórmula de peatge i el cost previst supera els 16.000 MPTA. En aquests moments es troba pendent d'aprovació l'avantprojecte i en concurs d'adjudicació.

Una altra actuació viària, d'especial importància pel caire organitzador que té del territori i per com pot incidir com a factor de reequilibri territorial, és l'Eix Transversal, itinerari que, coincidint en part amb carreteres ja existents, uneix Lleida amb el Mediterrani a través de Cervera, Manresa, Vic i Girona. En el seu conjunt té una longitud aproximada de 200 km. El projecte de més imminent execució és el tram Vic-Girona, d'aproximadament 65 km de longitud i un cost de 15.000 MPTA, del qual s'estan ultimant els estudis comparatius i d'impacte que permetin d'avaluar la idoneïtat d'un traçat definitiu.

En un sentit de major previsió de futur, tampoc no es pot deixar de fer referència al projecte del túnel

de la Bonaigua, en aquests moments en redacció, que ha de millorar la relació entre les comarques del Pallars i la Vall d'Aran, obra justificada per l'enorme benefici social i econòmic que pot aportar a aquestes comarques marcades per situacions de recessió. És un projecte materialitzable en el moment en què s'hi puguin destinar fons procedents del FEDER.

Nova línia de ferrocarril, el gran repte

En el camp de les comunicacions ferroviàries es planteja el gran repte de futur de Catalunya. Si volem superar l'aïllament generat per la manca d'adequació dels amples de via entre Europa i Espanya, si volem apropar el nostre territori al conjunt densament comunicat de l'Europa central, hem d'aconseguir fer arribar fins a Barcelona i perllongar, més tard, cap al sud, una nova línia de ferrocarril construïda amb ample internacional i amb un traçat que permeti la circulació en règim d'alta velocitat. El projecte existeix: 150 km de línia en què es preveu una inversió al voltant de 50.000 MPTA.

Les entitats econòmiques i cíviques han manifestat el seu suport. Es mantenen negociacions i contactes amb l'Administració central i de la Comunitat Europea. La voluntat política de millorar el ventall de possibilitats eficients de comunicació amb Europa s'ha palesat a bastament. Únicament cal conrear els punts de coincidència, superar les lògiques dificultats amb els avenços tecnològics que ens ofereix l'enginyeria actual i vetllar perquè ben aviat es produeixi una decisió formal per part de les Administracions a les quals competeix la seva execució.

Abastament d'aigua, capital.

I com a obra d'incidència capital en

els sectors econòmics, industrial i turístic, i també en la fixació d'una conurbació de gran potencial d'activitat al voltant de les polaritats Reus-Tarragona, s'ha de citar l'aqüeducte d'aigües procedents dels sobrants obtinguts pel recorbriment dels canals del delta de l'Ebre, que permet de subministrar aigua potable a trenta dipòsits situats en nuclis de població o àrees industrials de les comarques del Camp de Tarragona i del Baix Penedès. Es troba en avançat estat d'execució; són 100 km de canonada i hi ha prevista una inversió de 13.000 MPTA, a recuperar mitjançant cànon.

És ben cert que un país es construeix físicament, s'acomoda a les necessitats dels seus pobladors. A Catalunya, preparem avui el país que ha d'omplir les expectatives de benestar de les generacions futures. Les possibilitats d'actuació són moltes i estan condicionades per la capacitat econòmica. L'esforç que s'intenta dur a terme s'exemplifica en aquests projectes, de gran transcendència, però que només són la punta de l'iceberg del gran procés de transformació i modernització endegat.