

Proposta a Institucions, partits i entitats :

L'A-17, LA

Fa uns dies el MOPU ha posat a informació pública un seguit de projectes de desviament de la N-II, alhora que en la memòria es decanta favorablement cap a la solució Est (que afecta les Gavarres i Sant Daniel).

Els antecedents

El dia 14 d'abril la premsa exposava un titular: «L'expolació de l'autopista, nova alternativa per a la N-II», atribuït a la proposta a un partit polític. No volem emportar-nos el mèrit, però ja en un debat previ a les eleccions municipals de 1979, amb l'assistència de la majoria dels caps de llista que han repetit sort ara, exposarem el tema. Ho escrivíem l'abril de 1979 en un diari local, i ho repetirem el març i desembre de 1981, el febrer de 1982, l'abril de 1983 a diversos editorials i articles a LA FULLARACA, i ho repetim ara.

La impressió fins ara ha estat trista. Tant parlar de la N-II i ningú havia fet cap mena de passa per estudiar una possible alternativa en aquest sentit. Una altra decepció la provocà la decisió del consistori gironí de demanar aquest estiu passat la gratuïtat del tram Girona Nord-Girona Sud per als turistes i visitants que suposadament assistirien als Mundials de Futbol. La Llei de Carreteres (51/74 de 19/12), la Llei d'Autopistes (8/72 de 10/5) i el Decret de clàusules d'exploació d'autopistes de peatge (215/73 de 25/1) deixen clar que sols estaran exempts de pagament de peatge els vehicles del MOPU, policia ambulàncies i bombers. I especifiquen: «Qualquier pacto en contrario será nulo de pleno derecho» (clàusula 44). Ningú s'havia molestat encara a llegir la legislació.

Hi ha qui defensa la solució Est (Sant Daniel), i ho posa en els seus programes electorals. Cal que repensin perquè ho fan. Si els mou l'interès electoralista perquè Salt i Sarrià no en resulten afectats, de-

mostren un egoisme malintencionat en preferir la destrucció de l'únic pulmó gironí encara relativament verge (abocador a part). Si els mouen altres tipus d'interessos (pensem que en 100 metres a banda i banda de la carretera poden florir hotels, gasolineres, urbanitzacions...) ens callem els qualificatius. Encara són a temps de repensar-s'ho. No s'ha acabat el període d'informació pública.

Està prenent cos l'oposició a aquesta proposta. I alhora, ens callem en alegrem, pren cos un projecte alternatiu als proposats pel MOPU. Un grupat d'enginyers de Madrid, des de Madrid, s'han entretingut a dibuixar vials damunt un mapa topogràfic. Es la seva feina, però no el bon procediment. Aquests enginyers, que per alguna cosa cobren, haurien d'haver dibuixat, proposat i valorat una proposta sorgida de la voluntat dels pobles afectats. Bona part de les candidatures (les més progressistes) apunten, unes tímidament, altres més fermament, però amb poques o amb cap dada argumentada, la solució més adient: la recuperació per part de l'Estat de la concessió d'un tram (8'5 Qms.) de l'autopista A-17.

La proposta alternativa

Proposem als gironins, sarriatencs, sarriatencs i Vilablareix, aquestes dades. L'estudi, elaborat pel Col·lectiu Ecologista de Girona, es basa en la legislació vigent i les pròpies memòries d'«Autopistas Concesionaria española, S.A.»

En el tram Girona Nord-Girona Sud és un dels menys utilitzats en tot el recorregut, de Barcelona a La Jonquera. El tràfic mitjà és de 5.865 ve-

hicles diaris en direcció nord i 5.876 en direcció Sud: menys de 4 vehicles per minut. La infrautilització d'una obra que l'any 1972 costà 1.275 milions de ptes. és evident.

Altres factors pel que fa a l'exploació recomanen aquesta solució. Els ingressos per peatges l'any 1981 foren de 136 milions, mentre els costos de manteniment i finances ascendien a 170 milions: 34 milions de pèrdues anuals.

La finançació, pel que fa a la construcció d'autopistes, requereix gran qualitat de capitals que cal captar a l'estranger. Aquests capitals es paguen en dòlars (ara el doble de cars que no fa tres anys), i altres divisa.

El negoci d'una autopista és construir-la, no explotarla.

Un altre factor econòmic. L'empresa concessionària, arrel de la construcció dels carrils laterals de la B-30, autopista de circumvalació a Barcelona que ha destrossat el Vallès, cobrà en el període de 1979 a 1984, 500 milions de ptes. cadascun a càrrec de l'Estat (R.D. 2479/78 de 14/10). Segons l'article 4 d'aquest Decret, el concessionari «abonará al estado mil millones de pesetas anuales, durante cada uno de los últimos cinco años de duración de la concesión...» És a dir: «Autopistas...» comptabilitzarà anualment 500 milions com a cobrament de peatges, i a partir de 1985 no els podrà comptar i des de 1999 al 2004 haurà de comptabilitzar-ne mil milions com a pèrdues per peatges.

La legislació

Un dels motius del perquè les forces polítiques no han considerat seriosament l'alter-

nativa de l'A-17 és el no haver-se llegit què diu la legislació vigent.

Ordre de 27/7/76. Plec de clàusules d'exploació de les Autopistes Barcelona-La Jonquera i Montgat-Mataró. El títol 6 preveu l'extinció de la concessió per mutut acord entre la concessionària i l'administració, en qualsevol moment. El punt d'aquest títol, pel que fa al rescat, diu literalment:

«5. Rescate. a) El rescate del servicio hecho por la Administración es causa de la extinción de la concesión. Se entiende por rescate la declaración unilateral del Poder Público, discrecionalmente adoptada, por la que termina la concesión, no obstante la buena gestión de su titular. b). El acuerdo de rescate se adoptará por el Gobierno. En ningún caso dicho acuerdo podrá adoptarse hasta que transcurra un mínimo de 15 años a partir de la puerta en servicio de la autopista».

Es a dir, la simple voluntat del Govern, a partir de 1987, permet de revertir el tram Girona Nord-Girona Sud, al servei públic. I si la voluntat política hi és, els accessos es poden començar des d'ara. I si la voluntat política hi és, es pot anar al mutu acord i negociar la reversió ara mateix.

Per a la compra/resat per acord mutu, el preu és el que es fixi. Per arribar a les bases per determinar el preu hi ha una doble referència.

a) Article 79 de la Llei de Contractes de l'Estat: Fixa la indemnització en el valor d'obra (grau d'amortització i danys i guanys futurs medits d'acord amb els darrers cinc anys).

b). Clàusula 107 del Decret de 16/2/73. Tracta de l'incompliment de les condicions de la concessió, i asse-

nyala que es pagarà el valor d'obra fixat pel MOPU menys les amortitzacions i el pagament de deutes.

En tractar-se de la possibilitat de compra per acord, fem servir el criteri del valor immobilitzat +/- guanys o pèrdues futures.

El cost de la inversió en el seu moment fou el 1.275 milions, que actualitzat amb una taxa mitjana de regularització del 220% es converteix en 2.800 milions de ptes.

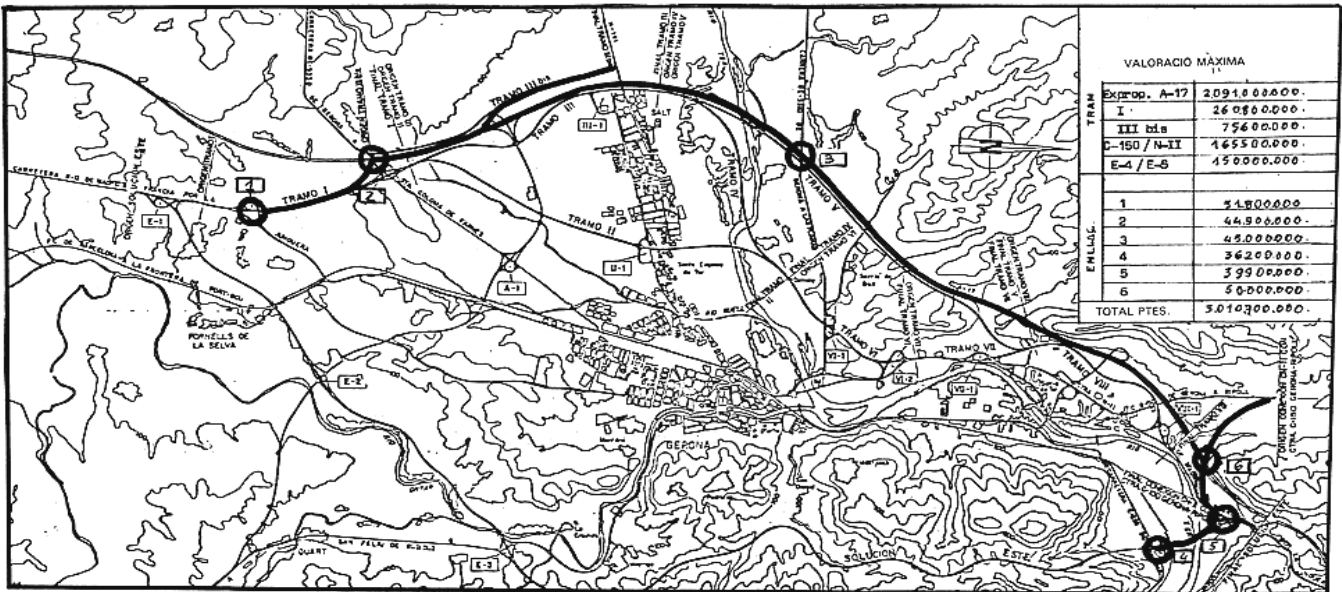
Afegint els guanys/pèrdues futures en funció dels resultats mitjans dels darrers cinc anys, extrapolats als 21 anys que falten per finir la concessió, la rebaxa seria de 714 milions, atesa una pèrdua en l'exploació de 34 milions anuals. El preu màxim del rescat de la concessió, en cas de que la solució tècnica no prevelés cap peatge, seria doncs, de 2.091 milions de ptes. La construcció dels accessos, seguint els càlculs del MOPU per a les seves propostes, puja a 919 milions, cosa que faria un total de 3.010 milions. No és en absolut prohibitiu, atès que la valoració de la solució E (paralela a l'autopista és de 2.752 milions).

Un nou factor a considerar: la major part de les accions d'«Autopistas...» eren de Bankiunión entitat bancària que feu fallida (per culpa de l'immobilització en autopistes) i que és ara en mans del Fons de Garantia de Dipòsits. El Banco Hispano Americano ha comprat les accions de Bankiunión, excepte precisament les que fan referència a Autopistes.

El Fons de Garantia de Dipòsits és en un 50% capital estatal i un 50% de la banca privada. Un altre argument a l'hora de negociar la indemnització.

Allò que realment preocupa el Govern Central no és la recuperació de la concessió en si mateixa. Allò que els pro-

VALORACIÓ I PROJECTE RECUPERACIÓ CONCESSIÓ A-17 I ACCESSOS



MILLOR ALTERNATIVA A LA N-II

cupa és sentir un precedent. Si a Girona s'aconsegueix, poden sortir altres indrets (la Martorell hi ha hagut ja mobilitzacions ciutadanes) reclamant un procés semblant.

Allò que ens preocupa a nosaltres és la manca de confiança de les organitzacions polítiques en reclamar aquesta alternativa. La recuperació de la concessió ES VIABLE DES DEL PUNT DE VISTA LEGAL, ECONÒMIC, TÈCNIC I ECOLÒGIC (gairebé no malmet més d'allò que ja ho està).

Estem d'acord amb la proposta d'un front comú proposat públicament per Joaquim Nadal. Es pot aconseguir i quan tots els afectats (ajuntaments, institucions, partits, entitats AA.VV.; particulars) es posin d'acord en aquesta opció. Les alternatives descafeïnades ja les donarà el MOPU, no ho hem de fer els afectats. Aquests (nosaltres, tots) hem de recolzar la proposta que pot configurar l'àrea d'influència gironina de l'any 2000.

Una proposta que oferim a tothom.

COL·LECTIU ECOLOGISTA DE GIRONA.

Fonts recomanades de consulta

- Estudio previo de la variante de la N-II a su paso por Gerona. MOPU.
- Memòries, de 1967 a 1981. Autopistas, Concesionaria Española, S.A.
- Decret 923/65 de 8 d'abril. Texto articulado de la Ley de Contratos del Estado.
- Ordre de 27 de juliol de 1976. Pliego de bases que ha de regir el concurso para la construcción, conservación y explotación de las autopistas Barcelona-La Junquera y Montgat-Mataró.
- Decret 165/67 de 26 de gener. Adjudicación autopistas Barcelona-La Junquera i Montgat-Mataró.
- Decret 3354/67 de 28 de desembre. Reglament General de Contractació per a l'aplicació de la Llei de Contractes de l'Estat.
- Ordre de 18 de juny de 1969. Reglament d'explotación de les autopistes Barcelona-La Junquera, Montgat-Mataró i Barcelona-Tarragona.
- Llei 8/72 de 10 de maig. Construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.
- Decret 215/73 de 25 de gener. Pliego de cláusulas generales para construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.
- Llei 51/74 de 19 de desembre. Llei de Carreteres.
- Reial Decret 2479/78 de 14 d'octubre. Unificació de les concessions de què són titulars «Autopistas Concesionaria Española, S.A.» i «Autopista de Enlace, Concesionaria Española, S.A.» i fusió de les Societats Concessionàries.

RESULTATS PER TRANS D'AUTOPISTA (Dades de l'exercici de 1981)									
INGRESSOS	totala	Selou	B-30	Mataró	Barna / Granoll.	Gran./ Macanet	Macanet/ G1. Sud	G1. Sud/ G1. Nord	G1. Nord/ Junquera
1. Peatges	7.219	3.475	174	480	646	1.350	350	134	600
2. Altres	559	20	505	5	6	8	4	2	10
TOTAL	7.778	3.495	679	485	652	1.358	354	136	610
DESPESES									
3. Financeres	4.261	4.261	822	324	439	462	248	110	655
4. Altres	2.057	707	170	160	201	276	134	60	349
TOTAL	6.318	1.910	992	484	640	738	382	170	1.004
GUANY/ PÈRDUES	1.460	1.585	-313	1	12	630	-28	-34	-394

(3). Repartiment del cost financer en funció del cost històric de la inversió, sense regularitzar.
 (4). Els costos es reparteixen en funció dels quilòmetres.

La frustració de l'usuari

En superar determinat límit en el consum d'energia, la indústria del transport dicta la configuració de l'espai social. Les autopistes fan retrocedir els camps de l'abast del pagès que voldria caminar, els viaductes i els aeroports tallen l'accés d'un costat del barri a l'altre, les ambulàncies empenyen les clíniques més enllà de la curta distància que es pot cobrir portant un nen malalt.

El cotxe o la moto permeten al metge o la llevadora de viure lluny de l'ambient en el qual exerceixen, i mentre més cars són els transports, més es torna privilegi de rics o de jarrarques la visita a domicili. Quan els camions pesats arriben a un poblet, allò que primerament desapareix és part del mercat local. Més tard, quan arriba la carretera enquitranaada i un grup de mestres d'ensenyament secundari s'estableix en el poblet, cada vegada més gent se'n va a la ciutat, fins que no queda ni una sola família que no esperi de reunir-se amb algú allà, a centenars de quilòmetres.

Amb freqüència ens oblidem que l'acceleració dels viat-

ges és un fet molt nou. Valery tenia raó quan afirmava que Napoleó encara es movia amb la lentitud de Cèsar. Des dels temps de Cir el Gran, rei dels perses, els imperis comptaven amb la possibilitat d'enviar les cartes a una velocitat de fins 160 Qms. per dia, els missatges de tota la història circulen a un promig de 100 Qms. diaris, fossin transportats en galeres de Constantinoble a Venècia, o portats pels corredors dels Fugger, per genets del Califà, o per les rutes de l'Inca. El primer camí de diligències entre París i Marsella o Toulouse, que regularment feia més de 100 Qms. per dia, va precedir sols en 70 anys el primer tren que feia 100 Qms. a l'hora, el 1853. Però una vegada creada la via fèrrea, l'home es va veure clavat en ella. A França entre 1850 i 1900, el quilòmetratge per passatger es va multiplicar per un factor de 53.

Pel seu impacte geogràfic, en definitiva, la indústria del transport molleja una nova espècie d'home: els usuaris. L'usuari viu en un món aliè al de les persones dotades de

l'autonomia dels seus membres. L'usuari és conscient de l'exasperant penúria del temps que provoca haver de recórrer quotidianament al tren, l'automòbil, el metro, l'ascensor... que el traslladen diàriament a través dels mateixos canals i túnels a través d'un radi de 10 a 25 Qms. Coneix les dreceres que troben els privilegiats per escapar de la desesperació engendrada per la circulació i els porten a on volen arribar mentre ell, l'usuari, ha de conduir el propi vehicle d'un lloc, on preferiria no viure, a un treball que preferiria evitar. L'usuari se sap limitat pels horaris del tren i l'autobús, a les hores en què la dona el priva del cotxe, però veu els executius desplaçar-se i viatjar pel món quan i com a ells els va bé. Paga el cotxe de la seva pròpia butxaca, en un món on els privilegiats van per al personal dirigent de les grans firmes, universitats, sindicats i partits. Els pobres es lliguen al seu cotxe, i els rics utilitzen el cotxe de servei, o lloguen el cotxe de Hertz o Avis. L'usuari s'exaspera per la desigualtat creixent, la penúria de temps i la seva pròpia impotència, però únicament posa la seva única esperança en MÉS de la mateixa cosa: més circulació mitjançant més transport. Espera l'alivi per canvis d'ordre tècnic que han d'afectar la concepció dels vehicles, de les rutes o de la reglamentació de la circulació. O bé espera una revolució que transfereixi la propietat dels vehicles a la col·lectivitat i que, per descompte dels salaris, mantingui una xarxa de transports gratuïts, les seccions més ràpides i costoses dels quals seran altra vegada accessibles solament a aquells qui la societat consideri més importants. Gairebé tots els projectes de reforma dels transports que se suposen radicals pateixen d'aquest mal: s'oblida el cost en temps humà que resultat de substituir el sistema present per un altre, més «públic» si aquest darrer ha de ser tan ràpid com l'altre.

A les nits, l'usuari somia amb allò que els enginyers li

suggereixen durant el dia a través de la televisió i de les columnes pseudocientífiques dels diaris. Somia amb xarxes estratificades de vehicles de diferent velocitat que convergeixen en interseccions on la gent pot trobar-se en els espais que les màquines els concedeixen. Somia amb els serveis especials de la «Xarxa de Transports» que es faran càrrec d'ell definitivament.

L'usuari no pot captar la bogeria inherent al sistema de circulació que es basa principalment en el transport. La seva percepció de l'espai en relació al temps ha estat objecte d'una distorsió industrial. Ha perdut el poder d'imaginar-se com a una altra cosa que no sigui usuari. Intoxicat pel transport, ha perdut consciència dels poders físics, socials i psíquics de què disposa l'home, mercès als seus peus. Oblida que el territori és creat per l'home amb el seu cos, i pren per territori allò que no és més que un paisatge vist a través d'una finestreta per un home lligat al seu seient. Ja no sap marcar l'àmbit dels seus dominis amb l'empremta de les seves passes, no retrobar-se amb els veïns, caminant a la plaça. Ja no troba l'altre sense xocar-hi, ni arriba sense que un motor l'arrastri. La seva òrbita puntual i diària l'aliena de qualsevol territori lliure.

En les seves demandes polítiques l'usuari no cerca més camins oberts, sinó més vehicles que el transportin; vol més d'allò mateix que ara el frustra, en lloc de demanar garanties de que, en tots els sentits la preferència la tingui sempre el vianant. L'alliberament de l'usuari consisteix en la seva comprensió de la realitat: mentre exigeixi més energia per propulsar amb més acceleració alguns individus de la societat precipita la corrupció irreversible de l'equitat, del temps lliure i de l'autonomia personal. El progrés amb el que somia no és res més que la destrucció millor aconseguida.

(van Illich (Del llibre «Energia y equidad»)

