



FOTOGRAFIES: CARLES MITJA

L'accés a l'autopista per Girona Sud.

Comentari a l'anàlisi d'un possible rescat de l'autopista

JOAN M^a GELADA
MANUEL SERRA

Es va lliurar a l'Ajuntament de Girona l'estudi sobre les possibilitats de rescat de l'autopista elaborat per Josep Planas i Josep Vicens, que posteriorment va ser publicat al darrer número de la REVISTA DE GIRONA. Voldríem comentar i analitzar aquesta proposta de forma objectiva, tècnicament i formalment; però cal fer abans unes consideracions prèvies.

Introducció

L'estudi pretén demostrar que «no és tant complicat calcular el rescat d'un tram d'autopista», sembla que per rebatre les paraules del ministre d'Obres Públiques i Urbanisme al *Punt Diari* del 6.10.88 (l'alliberament del peatge d'autopista «és un problema financer complicadíssim»), i en aquest sentit està enfocat tot l'estudi, que valora el rescat del tram Girona Nord-Girona Sud en 11.183.285.000 ptes. Cal, però, precisar que aquesta xifra,

segons els autors de l'estudi, és el resultat de la valoració de dos apartats contractuals i en un d'ells s'afirma: «*Es molt aleatori precisar dintre d'aquest immobilitzat (154.000 milions de pessetes) quina part correspon i quina altra no al trajecte que es proposa alliberar de pagament*», i en l'altre, «*El capítol de beneficis que deixarà de percebre és el més difícil d'avaluar*» (uns 11.000 milions de pessetes). Així, i de forma sorprenent es vol rebatre les paraules del ministre respecte que «és un problema financer

complicadíssim... que amb un estudi que afirma que «és molt aleatori precisar...» i «és molt difícil d'avaluar...». Curiosa coincidència!

Més enllà de l'anècdota, d'unes simples qüestions de literalitat d'unes declaracions i d'un text escrit, l'estudi és, però, una aportació vàlida i correcta *formalment* en la forma i en el càlcul del possible rescat d'un tram de l'autopista, malgrat alguns aspectes opinables que més endavant es comentaran. Però, cal deixar molt clar que aquest estudi no és un estudi econòmic i tècnic que compari la solució N-II per l'autopista versus solució Est o cap altre.

Per comparar alternatives d'inversió s'han de valorar i quantificar tant els costos d'inversió com els resultats i rendiments aconseguits (en aquest cas els problemes de circulació resolts), tot objectivant en la mesura d'allò que és possible tots els aspectes colaterals que comporta cada alternativa (impacte ambiental de cada proposta inclòs). *Aquest estudi quantifica els costos d'inversió, però no analitza els rendiments aconseguits* Hauria de preguntar-se si són comparables els resultats circulatoris en les dues hipòtesis ara considera-

des (N-II per l'autopista —solució Est / o Oest). Òbviament no. Avui, l'usuari de la N-II que no vulgui circular per dintre de la ciutat de Girona ja ho pot fer, i alguns ho fan pagant el peatge corresponent a l'autopista (85 ptes./vehicle lleuger). Des d'aquest punt de vista, la variant a la N-II ja existiria ara. I el que caldria seria reivindicar la gratuïtat de l'autopista, donat que l'usuari de la N-II té tot el dret a l'ús gratuït de la carretera. Però des del punt de vista tècnic i circulatori la variant ja existiria.

Cal pensar, doncs, que qual-sevol altra alternativa millora la circulació tant de la pròpia N-II com de l'entorn urbà de Girona. I millora la circulació perquè dóna més alternatives que les actuals (pas per dintre de Girona o pas per l'autopista).

L'estudi considerat no compara alternatives. Només intenta calcular el rescat de la concessió d'autopista al seu pas per Girona i dóna per suposat que és la millor solució possible (més ben dit, l'única solució que accepten) sense argumentar-ho en l'estudi. Tanmateix, portant al límit els raonaments i principis a la lògica interna de l'estudi, es podria proposar l'anul·lació de tota la N-II de la Jonquera a Barcelona, atès

que ja existeix l'autopista com a traçat paral·lel. No caldria conservar ni millorar l'actual traçat de la N-II i es podria quantificar el cost d'utilització gratuïta de l'autopista com a carretera nacional i pagar aquest cost tot allargant uns quants anys més l'actual concessió.

Naturalment, la «Coordinadora N-II per l'autopista» vol, com el seu propi nom indica, que la N-II passi per l'autopista. Perquè ho creuen convenient, no perquè demostrin en aquest estudi que és la millor solució.

Anàlisi de l'estudi

Actuacions proposades:

1. El MOPU construeix i finança el pont de Fontajau.
2. El MOPU i ACESA acorden troncs nous de peatge abans de Fornells i després de Medinyà per fer la proposta de gratuïtat en els 18,7 km. d'autopista per Girona i perllongar la concessió per compensar els 11.183 milions en què es valora el rescat.
3. El MOPU inverteix 7.000 milions en la construcció de:
 - Pont sobre el Ter que connecti la carretera de Palamós amb Medinyà.
 - L'entramat de distribució de trànsit a Girona.
4. La Generalitat declara Parc Natural el massís de les Gavarres.

En resum, doncs, l'estudi proposa actuacions valorades en més de 20.000 milions de ptes. segons valoracions dels mateixos autors.

Podem, ara, comentar tant les valoracions de les actuacions com el finançament de les pròpies actuacions.



L'accés a l'autopista per Girona Nord.

Consideracions sobre el rescat

a) El rescat de l'autopista no «depèn d'un simple decret publicat al BOE». Perquè es doni aquest supòsit cal la voluntat i acord econòmic de les dues parts. Per Decret no es poden variar les condicions d'una concessió.

b) No és clara l'obligació de la concessionària de construir un carril més si la circulació ho exigeix, si es modifiquen els termes de l'actual concessió.

c) L'Ordre de 27 de juliol de 1966 (BOE 30/7/66), segons l'Art. 5è. del Títol VI, afirma: «En ningún caso dicho acuerdo (extinció concessió) podrá adoptarse hasta que transcurra un mínimo de 15 años de la puesta en servicio de la autopista».

Quan es produeixi l'entrada en servei? L'estudi assenyala de forma ambigua entre el 12/74 i el 6/76, oblidant que l'article 7è de l'Ordre de 27.7.66 indica que l'entrada en servei s'estableix per Ordre Ministerial. El que voldríem dir és que el rescat podrà fer-se com a molt aviat entre el 12/89 i el 6/91. Mai abans.

Consideracions sobre la valoració

—Segons valor de les obres i instal·lacions, segons grau d'amortització i danys i perjudicis que se li roguin.

Consideracions:

a) No es poden valorar els 18,7 km. únicament segons valor mitjà (5.689.779.386 ptes.) No es tenen en compte obres tan costoses com el pont sobre el Ter i els accessos en el tram considerat.

b) No es valoren danys i perjudicis, no es valora el cost dels nous troncals de peatge proposats a Fornells i Medinyà. No està comptat:

—cost de terrenys a expropiar.

—cost de construcció de les noves àrees de peatge.

—cost de l'avaluació dels actuals peatges.

L'Ajuntament de Girona es va quedar sol

L'alcalde de Girona, Joaquim Nadal, considera que el Treball de Redacció del número passat, *La variant de la N-II o la història interminable*, signat pels periodistes Carles Guerrero, Pau Lanao i Carme Vinyoles, no reflecteix un punt important en tot el procés que descriu.

El punt és aquest: segons Nadal, un cop transcorregut el pertinent període d'informació pública del projecte, el MOPU va decidir, el mes de maig de 1986, que la variant passaria per l'Est malgrat l'oposició de l'Ajuntament de Girona. Nadal assegura que l'Ajuntament de Girona va ser sempre manifestament contrari a la solució Est i que en aquesta oposició va acabar quedant-se tot sol.

Segons l'alcalde de Girona, el MOPU va escollir la solució Est perquè era l'abonada per tots els altres ajuntaments afectats i comptava només amb l'oposició de Girona. Nadal diu que va ser només aleshores quan l'Ajuntament que presideix va reconsiderar la seva postura i va acceptar la solució Est amb tres condicions: primera, que no passés pel fons de la Vall de Sant Daniel i ho fes com més enlairada millor; segona, que la seva execució comptés amb un estudi previ d'impacte; tercera, que el municipi obtingués com a contrapartida el pont de Fontajau.

c) No es valora des d'un punt de vista estrictament circulatori el que suposaria l'establiment de dues noves àrees de peatge a l'autopista.

d) No es valoren possibles danys i perjudicis a tercers (àrees, grues, etc.) ni es concreta qui hauria de finançar la conservació del tram alliberat.

—Segons els beneficis futurs que deixi de percebre, atenent els resultats de l'explotació de l'últim quinquenni.

Consideracions:

a) Segons el mateix estudi el total de vehicles que passen pel trajecte Girona Nord-Girona Sud a l'any 1987 és de 5.811.165. No és correcte calcular que a l'any 1988 passin només 5.628.302 vehicles.

b) Segons el mateix estudi el creixement acumulat de l'ús de l'autopista en els darrers 4 anys (1983-1987) és del 29,73% (és a dir, gairebé un 7% d'increment anual). No sembla gaire lògic calcular una recta de regressió lineal que suposa únicament un increment mitjà de l'ordre d'un 1% anual.

Aquesta diferència (de l'1% al 7% és molt seriosa. Si es compa-

res el creixement experimentat en els darrers 4 anys i s'extrapolés a l'any 2004 voldria dir que d'una mitjana anual de 5.811.165 vehicles de l'any 1987 es passaria a una mitjana a l'any 2004 de 18.305.169 vehicles, en comptes dels 6.114.130 vehicles que figuren en l'estudi per l'any 2004.

Traduït a mitjanes diàries es passaria dels 19.000 vehicles actuals a 60.000 vehicles/dia a l'any 2004.

Més enllà de les conseqüències econòmiques que aquest fet tingués en la valoració del rescat, es planteja el greu problema circulatori que això comporta a l'autopista i a Girona, si es confirma aquest increment experimentat en els darrers quatre anys. La saturació de l'autopista no seria tan llunyana.

c) És opinable l'increment del 2,5% del preu actual del peatge.

d) És opinable el tipus d'interès calculatori aplicable per calcular el valor actual net. (A l'estudi, el 8%).

e) És també molt opinable el càlcul que es fa dels beneficis d'ACESA. Només a títol d'orientació, no sembla gaire lògic que si l'estudi efectua unes previsions d'increment del trànsit en un 1%



Si el peatge Girona Nord-Girona Sud fos a càrrec del MOPU...

anual aproximadament i els peatges en un 2,5%, augmenti els beneficis en un 7% anual acumulatiu aproximadament.

f) Malgrat tot, cal tenir en compte que l'Art. 232 del Reglament General de Contractació de l'Estat (i no la Llei —com es cita en el document—, que no té tants Articles) són el valor de les obres i instal·lacions i els beneficis futurs que deixin de percebre, atenent els resultats de l'explotació en l'últim quinquenni. En el document objecte de l'estudi, encara que cita ambdós preceptes legals, no n'han aplicat cap.

—Sobre el pagament del rescat del tram de l'autopista.

És imaginativa la solució que proposen els autors de l'estudi de compensar 11.183.285.000 ptes. en què avaluen el cost del rescat amb una pròrroga de la concessió. Però la solució proposada, tot i reconèixer-ne el mèrit, en termes econòmics costa com a mínim més de 11.183 milions de ptes. Utilitzant, però, la mateixa capacitat imaginativa es podria demanar que es soterrés tota la N-II i que financés els quilòmetres de túnel que fossin convenients la mateixa concessionària d'autopistes a canvi de la pròrroga de la concessió que fos necessària.

Costejant el MOPU aquests més d'11.000 milions, s'aconseguiria que tot aquell que utilitzés l'autopista tingués 18 km. gratuïts. Però el que s'hauria de considerar és el dret de l'usuari de la N-II a una fluïdesa de trànsit gratuïta. Des d'aquest punt de vista seria extraordinàriament molt més econòmic per al MOPU que aquest pagués el peatge de l'usuari, i només de l'usuari de la N-II al seu pas per Girona, en cas d'utilització de l'autopista. Aquesta gratuïtat per a l'usuari de la N-II es podria materialitzar proposant que tots els peatges —demostrats amb tiquets— Girona Nord-Girona Sud fossin a càrrec del MOPU. Segons dades dels autors serien uns 600.000 vehicles/any a 85 ptes./peatge. Poca cosa més que 51 milions de ptes./any. I no caldria tocar res més.

Resum

1. L'estudi encarregat per la «Coordinadora N-II per l'Autopista» pretén avaluar el cost del rescat de l'autopista i avalua aquest cost en 11.183 milions de pessetes. És una hipòtesi de treball estimable, però que cal reestructurar per manca de rigorositat

en l'aplicació dels preceptes legals.

2. L'estudi no compara alternatives, ni tan sols es planteja si és una bona solució que la N-II passi per l'autopista. Es parteix de l'apriorisme de considerar-la «la solució més lògica i ecològica».

3. L'estudi proposa actuacions valorades pels autors en més de 20.000 milions de pessetes.

4. L'estudi no avalua els resultats circulatoris que s'aconsegueixen amb aquesta solució.

5. De les consideracions de detall que s'han analitzat es pot presumir un cost superior a l'indicat en l'estudi, sense que sigui intenció dels informants avaluar aquest cost superior.

6. De les dades dels autors sobre el nombre de vehicles que utilitzen l'autopista i sobretot del seu increment en els darrers quatre anys i en el cas que aquest increment fos continuat en un futur proper (15 anys), es poden preveure problemes de saturació a l'autopista que obligarien un tercer vial en tot el seu traçat actual.

Joan M^a Gelada és arquitecte tècnic.
Manuel Serra és economista.
Ambdós són regidors de l'Ajuntament de Girona.