

La construcció de carreteres als Països Catalans.

Quilòmetres de projectes

Quan comence realment a treballar el ministre d'"infraestructures" acabat de nomenar, Josep Borrel, es veurà les cares amb un dels dossiers més delicats i urgents del seu ministeri. Al País Valencià, a Catalunya i a les Illes encara hi han moltes carreteres que no duen enlloc.

Farà dos anys el proper mes d'abril, durant la *històrica* cimera empresarial d'Oriola (Baix Segura), es va posar sobre la taula la llarga llista de necessitats d'infraestructures de carreteres que té el País Valencià. Les conclusions denunciaven llavors una manca important d'inversions tant del govern central a Madrid, via Ministeri d'Obres Públiques (MOPU) —ara ja anomenat d'Infraestructures, des que se n'ha fet càrrec Josep Borrel fa uns dies—, a través dels fons autonòmics o de les velles institucions, les diputacions provincials. Els empresaris valencians, tots junts, se'n sortien amb les mans al cap en comprovar les diferències d'inversions estatals en carreteres al seu país comparades amb les d'altres comunitats autònomes. Les xifres van ser clares i precises. En quatre anys, de 1986 a 1989, el MOPU va invertir en carreteres una suma total de 1.161.805 milions de pessetes. Només un 7% d'aquesta quantitat, (81.502 milions), figura en la columna corresponent al País Valencià. Això significava que el saldo negatiu comparat amb la mitjana ponderada d'inversió a l'estat espanyol fregava els 30.000 milions de pesetes. Avui, les coses no han canviat gaire de signe.

A Catalunya, el nivell d'inversió a hores d'ara del MOPU no arriba a crear un descontentament comparable al que hi ha entre els valencians, però hi ha alguns projectes, com la cèlebre autopista-autovia del Maresme —avui encara objecte d'anades i vingudes entre els despatxos dels polítics, dels empresaris i dels centres de decisió econòmica—, un assumpte prou polèmic per llevar la son a més d'un.

A les Illes, per les seves condicions particulars, el tema no té el mateix component conflictiu, però es ben palès que els projectes són lluny de donar satisfacció a uns i a altres. El repte primer i principal el té servit el nou encarregat des de Madrid d'aquests assumptes, Josep Borrel.

Javier Sáez de Coscolluela, en anar-se

del càrrec, li ha deixat a Borrel al calaix una, potser, presentació explosiva del segon pla de carreteres de l'estat espanyol que ha de tenir lloc molt aviat. Es tracta d'una àrdua tasca que pot provocar més d'un disgust dins i fora del món empresarial i al si de les institucions autonòmiques.

El flamant ministre —català de Lleida— Josep Borrell es troba de sobte al capdavant d'un *macroministeri* nascut de la fusió d'Obres Públiques i Transports. Té igualment el pes polític i econòmic d'un pressupost de 1,5 bilions de pessetes.

VALÈNCIA-MADRID PER LA VIA MÉS RÀPIDA

El president del govern valencià, Joan Lerma, va declarar el passat dimarts, 12 de març, que el tema de la connexió per carretera entre València i Madrid "està tancat per a construir una autovia", i rebutja una possible transformació en autopista després del nomenament de Borrel al lloc més alt del ministeri competent en aquesta matèria.

L'itinerari de la carretera dins del territori valencià té 111 km, amb un trànsit bastant important, al voltant de 10.000 vehicles/dia, que discorre per l'única carretera nacional, N-III. En el primer tram de 10 kms, València-Manises-Aeroport, l'afluència de trànsit es multiplica per cinc, i ocasiona a qualsevol hora del dia llargs i lents embussos.

Segons expliquen fonts tècniques a EL TEMPS "és urgent, dins del projecte global d'aquesta autovia, executar el primer tram per descongestionar els accessos a València, per arribar a una fluidesa més gran de la circulació que va als polígons industrials i a l'aeroport".

Cap al nord, de València a Catalunya, les deficiències, a pesar de l'autopista A-7, continuen de provocar greus problemes per el traçat de la carretera nacional N-340.

N'hi ha en alguns punts, sobretot al voltant de nuclis importants de població (Castelló, Vila-real, Benicàssim) un alt nivell de circulació (20.000 vehicles/dia) com a conseqüència de la no utilització de la A-7 per al trànsit de rodalies.

Per això, els experts en la matèria assenyalen a aquest setmanari que "les prioritats han de centrar-se en la construcció de variants de la nacional 340, per Nules, Benicàssim, Castelló i Vila-real".

L'itinerari València-Saragossa és el tercer en ordre d'importància, ja que representa la comunicació cap a Aragó, però també amb la regió agrícola de la Rioja, Navarra i el País Basc. En aquesta carretera coincideix el tram més desigual i en les pitjors condicions físiques amb el de major intensitat de vehicles. El tram més conflictiu transcorre durant els vint primers quilòmetres, en la travessia per poblacions com ara Gilet, Estivella i Xèrica amb revolts molt perillosos.

Pel que fa a les carreteres de domini autonòmic, dos projectes acaben de ser adjudicats per a la seua execució. El primer ha de concloure l'autovia València-Llíria, amb un pressupost de 2.500 milions de pessetes, i el segon ha de connectar Canals-Túnel de l'Olleria-Agullent per la carretera nova de Xàtiva a Alcoi, amb una inversió de gairebé 2.000 milions de pessetes.

AGISA, CENT PER CENT DE LA GENERALITAT

El Parlament de Catalunya ha creat l'empresa AGISA per a l'execució d'obres d'infraestructures del volum màxim, amb capital al cent per cent institucional, de la Generalitat valenciana.

El calendari d'AGISA dona prioritat a la realització de projectes de la xarxa bàsica olímpica.

El tram d'Hostalet a Vic és una de les obres d'AGISA, té un pressupost total de 3.500 milions que ha estat adjudicat re-



La renovació de les infraestructures viàries és un objectiu prioritari del govern.

RAFA GIL

centment després de l'obertura de pliques el passat dia 12 de març.

L'altra obra important de la mateixa empresa té un pressupost de dos mil milions de pessetes en el primer tram de l'eix transversal, encara no licitat. El conjunt d'aquestes obres prioritàries puja als 26.000 milions de pessetes per a tres anys, 1989, 90, 91.

Dins del capítol d'obres polèmiques catalanes es troba l'eix transversal i el de Girona-Banyoles. En aquest últim tram, el jutjat de Girona ha aturat les obres quan es va demostrar que el traçat del projecte travessava uns jaciments arqueològics a Sant Julià de Ramis. Per aquest motiu, la direcció general de Carreteres i la del Patrimoni Artístic s'han enfrontant en un conflicte de competències del qual ha sortit un acord segons el qual la direcció del Patrimoni s'ocuparà durant tres mesos de la recuperació arqueològica i després la direcció de carreteres es farà càrrec de la continuació del projecte.

Quant a l'eix transversal, la polèmica més gran apareix a Vic. L'Ajuntament de Calldeterres va redactar un ofici en què deia que el traçat d'aquesta carretera afectava negativament uns terrenys de conreu d'alta productivitat i en què demanava una desviació immediata. De moment, la Generalitat manté la realització de les obres segons el projecte inicial.

EL MARESME, PUNT ALTAMENT CONFLICTIU

L'autovia-autopista del Maresme és, entre totes les obres actuals a Catalunya, la més polèmica. En una conversa amb l'actual director general de carreteres de la Generalitat, Joan Amat, arribem directament a la conclusió que el canvi de titular i de nom en el Ministeri d'Obres Públiques no durà solucions miraculoses a les fortes divergències de punts de vista sobre aquesta obra que hi ha entre el govern central i la Generalitat. El projecte preveu una inversió de 65.000 milions de pessetes. S'hi han projectat ampliacions dels carrils, fins a tres dels trams d'autopista de Monmeló a Massanet i fins a quatre carrils per al tram de Molins del Rei a Papiol.

"A títol personal —va declarar concretament Joan Amat—, les relacions amb el MOPU han estat correctes i agradables, encara que hi hagi aquest conflicte".

El director general de carreteres diu que confia que el nou ministre d'infraestructures, Josep Borrell, pugui resoldre de forma acceptable el conflicte de competències sobre la concessió d'explotació de l'autopista. La Generalitat continua pensant que una futura modificació de les condicions de la concessió de l'explotació, com vol l'administració central, "seria una burla al decret de traspasos, que té rang de llei,

segons matisa Joan Amat en una de les seves conclusions sobre aquest assumpte.

A les Illes, les obres que han tingut contestació popular han estat les d'Andratx-Port d'Andratx, segons informa des de Mallorca Miquel Payeras.

Els veïns del Port s'hi oposen perquè consideren que és una carretera que provocarà l'afluència massiva i, conseqüentment, una degradació de l'entorn i de l'habitatge, a més dels problemes lògics d'especulació.

Una altra carretera conflictiva és la d'Inca, que en diferents trams provoca la separació de nombroses zones de camp, i deixa moltes parcel·les separades sense unió possible. A més, els ecologistes s'hi oposen perquè la consideren totalment innecessària i, segons diuen, "tan sols permetrà una major terciarització de la Mallorca interior en detriment del camp.

Dels tres estaments públics amb competències en l'elaboració d'obres de carreteres, les diputacions provincials tenen competències importants i les execucions són tan necessàries com aquelles de competència estatal o autonòmica.

Al País Valencià, la part de les diputacions en aquesta matèria és de 3.975 kms, és a dir, un 47,12% del total de carreteres. Aquelles de competència de l'estat ocupen 1.370 kms, (16,65%) i les autonòmiques 2.980 kms, (36,23%). L'actual xarxa de carreteres valencianes està integrada per

El Paísos en obres.

Pais	Pressupost (en m. de pts.)	Termini
País Valencià		
Xàtiva-Alcoi per l'Olleria.	387	març 1991
Autovia Levante. per Almansa. Kms. 636-644	2.671	maig 1991
Nova carretera Xàtiva-Alcoi. tram Canals-Alcoi.	1.994	juny 1992
Variant Romani-Silla N-332. Km. 242,3 al 251.	9.678	juny 1993
Reforma de la c-3.317 entre Asp i Elx	204,5	—
Autovia d'Ademús. Tram Sant Antoni de Benegèber.	710	—
Autovia Lliria. Tram Eliana-Lliria.	2.185,4	—
Autovia del Mediterrani. Enllaç Crevillent	4.707,5	—
Autovia del Mediterrani. Enllaç Barri Sant Carles a Crevillent.	3.791,4	—
Variant Soneja, CN-234 de Sagunt a Burgos.	574,7	—
Variant Villena. Primera Fase.	668	obra acabada 1991
Aiora -Cofrents. N.330.	900	Estiu 1992
Autovia Eliana-Llíria.	2.500	Estiu 1992
Canals-Túnel de l'Olleria-Agullent.	2.000	Estiu 1992
CATALUNYA.		
Autopista. Igualada-Martorell.	10.000	1992
Variant d'Igualada.	3.500	1991
Autopista de Lleida-Tàrraga.	13.000	—
Autopista Cervera-Tàrraga.	2.000	1991
Autopista Tàrraga-Cervera.	1.400	falta l'adjudicació
Cinturó de Ronda. Pota Nord.	11.500	I fase abans dels Jocs (Trinitat -Conrreia)
Nus de la Pota Sud.	1.400	—
Variant de Girona 18 kms.	6.500	—
Eix Pirenaic.	15.500	—
Variant Tarragona.	1.900	II fase s'acabarà el 1991.
Variant Pont de Mora .	—	—
Autopista del Maresme.	65.000	—
LES ILLES.		
Andratx-Port d'Andratx kms. 4,2.	76,8	—
Autovia d'Inca.	1.821	1992
Arte-Ca'n Picafort .	606	1992
Ariany-Santa Margalida.	182	1992
Segón Cinturó Palma.	111	1992
Coll d'Artà-Artà.	182	1991
Manacor-Porto Cristo.	322	1991
Sta. Margalida-Can Picafort.	226	en fase d'estudi.
Segona Ronda d'Eivissa.	244,5	1992
Son Servera-Capdepera.	700	1993
Variant de Peguera.	1.500	1992
Via Cintua Palma:		
Primer tram.	2.682	—
Segon tram .	1.815	1991

un total de 8.225 kms.

A Catalunya, els projectes previstos d'execució per part de les diputacions són, sobretot, obres de conservació de diversos trams. Un d'aquests és a la carretera Terrassa-Manresa, dins del terme municipal de Vacarisses, on hi ha interseccions precàries i es tracta de millorar-les. Les obres encara continuen avui pendents de licitació. Després d'un conveni entre l'ajuntament de Vacarisses i la Diputació,

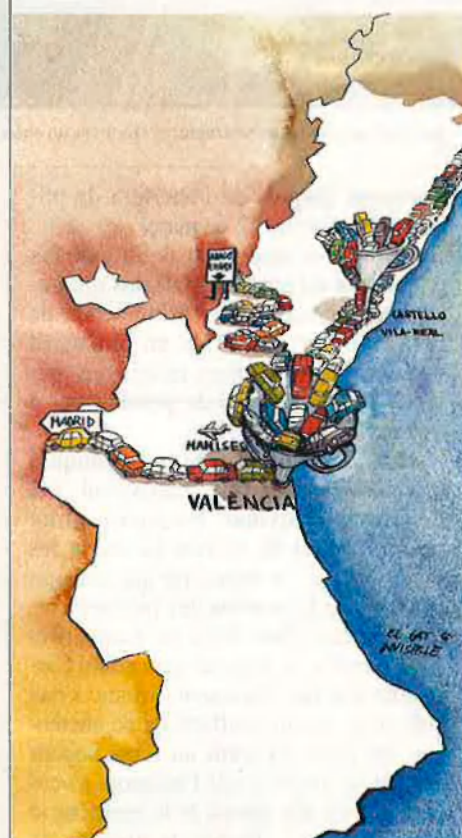
aquell assumeix el 75 % del cost total del projecte, (uns 42 milions aproximadament) i la resta és de responsabilitat provincial.

Al País Valencià, en el mateix àmbit, es fan obres a la Pobla d'Arenós (Castelló) per a la supressió del túnel del quilòmetre 47 de la carretera CS-V-2000. Aquesta obra costarà més de 43 milions de pessetes. Igualment hi ha trams en obres a Sant Rafael del Riu, (Castelló) amb un cost ini-



Joan Amat, director general de carreteres

J. MOREIRA



cial de 175 milions de pessetes

Per últim, a València estan en previsió d'obra dues reformes de revolts perillosos entre els municipis de Sueca i Palmeretes, amb una inversió de 65 milions i un últim treball de les mateixes característiques entre Casinos i Alcublas, amb un cost de 15 milions de pessetes.

Ignasi Pellicer
Sílvia Monfort