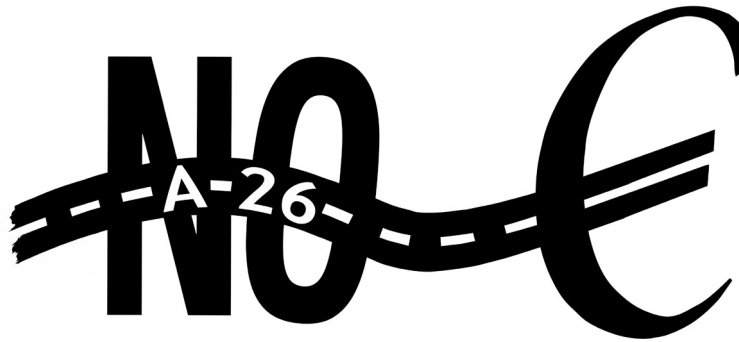


# L'A-26

## EL TERRITORI AL SERVEI DEL CAPITAL



Quan fa deu anys es va procedir a la construcció de l'actual A-26, en substitució de l'antiga N-260, per tal de facilitar la connectivitat per carretera entre la comarca de l'Alt Empordà i les comarques del nord de Catalunya, va ser molta la gent que creia que d'aquesta manera es contribuïa a trencar l'aïllament al qual s'havien vist sotmeses aquestes comarques.

L'A-26, que uneix les poblacions de Figueres i Besalú, és actualment una carretera sense problemes de retencions ni de saturació, i que respon perfectament a les necessitats de comunicació de les poblacions per les que transcorre.

**El projecte d'A-26** que el Ministeri de Foment va portar a exposició pública el mes de febrer del 2004 preveu crear una "vía de gran capacidad", és a dir, una autovia de quatre carrils. En estudi hi ha quatre alternatives principals, dues de les quals són variants de dues alternatives principals:

- L'**alternativa A** preveu desdoblar l'actual carretera entre Besalú i la cruïlla de la benzinera de Can Vila, travessant després els municipis de Cabanelles, Lladó i Navata, per donar la volta al camp de golf de Torremirona i tornar a l'antiga carretera a l'alçada d'Ordis. (Aquesta és l'alternativa per la qual aposta oficialment el Ministeri a l'escrit que, via Dirección General de Carreteras, va fer arribar als ajuntaments afectats el 24-2-04).
- L'**alternativa B** inicia el seu recorregut des de Besalú baixant paral·lelament al Fluvià, per passar sota els veïnats de Bruguers, Dosquers i Pedrinyà, i pujar després cap a l'antiga N-260 a l'alçada de l'antiga carretera de Queixàs. El trajecte posterior és igual al de l'alternativa A.

A partir de la cruïlla d'Ordis hi ha dues alternatives principals: la nord, que segueix l'antiga N-260 passant per darrera de Vilafant; i la sud, que significaria desdoblar la nova carretera d'Ordis-Borrassà. (La primera, l'anomenada "Alternativa 1 entre Navata y el este de Figueras" és la solució per la qual aposta Foment.)

Per enllaçar amb la variant de Figueres i amb l'AP-7 i continuar després cap a Port-Bou hi ha fins a 9 alternatives en estudi.

L'autovia, durant tot el seu recorregut, va acompanyada de rotondes als pobles i de vies d'entrada i sortida, per la qual cosa bona part del seu recorregut serà de 6 carrils, amb una amplada total de 40 metres (en compte dels 10 metres actuals).

L'autovia actua com un tall al territori, aïllant o dificultant la comunicació entre les parts que separa, i expulsant del seu si o marginant a una part dels vehicles que fins ara feien ús d'aquesta carretera (bicicletes, ciclomotors, maquinària agrícola...).

L'autovia, a més del seu impacte paisatgístic, té dos impactes immediats:

- sobre la salut de les persones que viuen a prop (migranyes, irritabilitat, malalties pulmonars...), per causa de la contaminació de l'aire (CO<sub>2</sub>), la contaminació acústica i la contaminació lumínica (trams il·luminats, les llums permanents dels vehicles...);
- sobre el territori: pèrdua de valor de les cases properes al seu recorregut, expropiacions a la baixa, processos especulatius, requalificacions, creació de noves zones industrials descontrolades, deteriorament de l'entorn, etc.

### Per què, doncs, una autovia?

La creixent deslocalització de la producció als països perifèrics de la UE i de l'entorn exigeix una xarxa d'infraestructures viàries que permetin una circulació el més ràpida possible de mercaderies, des dels punts de producció als centres de distribució, consolidant així una xarxa cada cop més centralitzada, que converteix els

territoris en zones de pas al servei dels centres econòmics i dels seus gestors.

Segons l'informe *La red transeuropea de transporte: un plan crucial para Europa. Problemas y propuestas*, elaborat per la consultoria PriceWaterHouseCoopers el 2004, la creació d'una xarxa transeuropea de transports és imprescindible per tal de garantir la transferència de productes i la mobilitat de treballadors del mercat únic europeu. Per a portar a terme els 29 projectes prioritaris seleccionats pel Grup d'Alt Nivell, de la UE, es necessiten un total de 600.000 milions d'euros fins l'any 2020. D'entre aquests 29 projectes prioritaris, 2 afecten a territori de Catalunya:

- El projecte 3, l'anomenat "Enlace sur", en el tram "España-Tramo mediterráneo".
- El projecte 19, l'anomenada "Interoperabilidad Península Ibérica", en el tram "Nordeste".

La Cambra de Comerç de Barcelona, en el seu informe del 2-6-04, amb el títol *Els corredors bàsics de transport a Catalunya*, fa unes previsions sobre el trànsit de mercaderies a Catalunya a partir del trànsit actual:

• Trànsit actual de mercaderies:

- el trànsit terrestre extern (amb objectiu o origen a la resta de la Península i Europa) és de 86,8 milions de tones;
- i l'intern, de 165,8 milions de tones.

• Previsions per l'any 2026:

- trànsit terrestre extern: 224 milions de tones;
- trànsit intern: 291 milions de tones.

Així doncs, el trànsit terrestre amb origen o destinació a l'exterior de Catalunya es multiplicarà gairebé per tres, i l'intern gairebé per dos.

Encara que no es fan previsions sobre el trànsit de mercaderies que absorbirà la xarxa de ferrocarril, és fàcil de preveure que aquesta jugarà un paper encara més marginal que a l'actualitat, que segons l'informe de la Cambra és:

- trànsit amb destinació fora de Catalunya: 5%,
- trànsit amb origen o destinació Catalunya: 12%,
- trànsit intern, amb origen i destinació Catalunya: 1%.

Malgrat els bons propòsits manifestats en el Llibre Blanc sobre Transport de la Comissió Europea (*La política europea de transporte cara al 2010: la hora de la verdad*) i a l'informe *Medio Ambiente en Europa: Segunda Evaluación*, de l'Agència Mediambiental Europea, en els quals es parla d'afavorir el transport per ferrocarril per tal de protegir el medi ambient i garantir un desenvolupament sostenible, és evident que la política d'inversions no respon a aquests propòsits, doncs dels 103.410 milions d'euros d'inversió en ferrocarril previstos pel nou Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) pel període 2005-2020, el 75,5% es dedicarà a construir 9.000 km de línies de ferrocarril d'altres prestacions (inclòs tren d'alta velocitat), és a dir, al transport de viatgers a llarga distància.

Per tot això, i amb el propòsit genèric de convertir Catalunya en líder "d'una macroregió europea de 17 milions d'habitants", l'informe de la Cambra de Comerç aposta pel desenvolupament del que anomena "corredors bàsics de transport". Aquests corredors serien:

- El corredor del Mediterrani, que comunica tota la franja costanera del Mediterrani peninsular de Cadis fins a França i continua cap a la resta d'Europa.
- El corredor de l'Ebre, que connecta amb Aragó i el nord i centre de la Península Ibèrica.
- El corredor Central català, el qual, a més de connectar Catalunya de nord a sud, també representa una segona sortida cap a França (eix Barcelona - Tolosa - París) i Europa.
- El corredor Transversal català, que vertebrava el territori català internament, connecta entre si els altres corredors i facilita l'accés als principals nodes d'activitat econòmica i transport (port, aeroports, zones logístiques)."

**L'A-26** pertany al "corredor transversal català", dins l'anomenat eix Olot-Figueres, en execució ja entre Besalú i Olot. Aquest eix ha d'enllaçar amb l'eix Vic-Olot, l'últim tram del qual —la Vall d'en Bas-Olot— s'ha hagut de redefinir per causa de les mobilitzacions contra el Túnel de Bracons.

També pertany a aquest corredor l'Eix Transversal Girona-Vic-Lleida, el desdoblament total del qual es va aprovar al Parlament, el juny del 2003 —amb el suport de PSC, ERC i PP— amb uns costos previstos de 794 milions d'euros (*Avui*, 3-1-05).

Per l'Eix Transversal actualment passen una mitjana de 8.000 vehicles, la cinquena part dels quals

són vehicles pesants. La gratuïtat del seu accés explica la saturació amb trànsit de camions i la seva conversió en una via de pas.

L'A-26 ha d'enllaçar a Figueres amb l'autopista AP-7, i continuar després el seu trajecte fins a Port Bou/Cerbere, a la frontera francesa, per enllaçar amb una nova autovia cap a Perpinyà. És fàcil preveure que la finalitat primera d'aquest projecte és la de servir de corredor de pas de caràcter internacional, absorbint cap a l'interior de la península una part molt important del trànsit de vehicles pesants que ara passen per l'AP-7 i per l'Eix Transversal, amb la intenció possiblement de fer servir l'Eix més com a via de trànsit interior i no com a carretera de pas, o quedant l'Eix Transversal com a segona via de trànsit cap a l'interior de la península i per absorbir el trànsit addicional que provocarà l'ampliació prevista de l'aeroport de Girona (la qual cosa explicaria el seu desdoblament).

L'A-26, a més, també formarà part del futur Eix Transpirenaic que ha d'atravesar els Pirineus de punta a punta, per tal de connectar la Mediterrània amb el Cantàbric, i "facilitar" l'accés a les zones de muntanya (turisme d'hivern, turisme "verd"... ) i augmentar la interconnectivitat amb França amb diferents punts d'enllaç previstos.

A l'estudi informatiu del Ministeri de Foment sobre l'autovia Besalú-Figueres es calcula que actualment hi circulen uns 8.500 vehicles diaris, dels quals, un 10% són vehicles pesants. Aquestes xifres podrien estar molt inflades, atès que segons els criteris habituals es considera el desdoblament de carreteres d'aquestes característiques quan el seu trànsit arriba als 10.000-15.000 vehicles a l'any. Les previsions de Foment apunten que amb la construcció de l'autovia el trànsit augmentaria inicialment, el 2007, fins als 24.000 vehicles diaris, dels quals la proporció de vehicles pesants augmentaria un 14%, fins arribar a uns 3.500 diaris. Segons les mateixes previsions el nombre de camions per dia podria arribar als 10.000 en el futur. És a dir, que clarament l'autovia no respon a una necessitat acutal, sinó a un augment dessitjat del volum de trànsit: **el problema no existeix, el problema es crea.**

A un informe de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales, *Propuesta CEOE de inversión público-privada de infraestructuras 2005/2012* (Madrid, novembre de 2004), on s'analitza l'oportunitat d'invertir, entre d'altres, en infraestructures viàries, es fa una previsió d'augment de trànsit a l'A-26, tram Figueres-Besalú, des de 13.255 vehicles el 2007 fins als 17.814 el 2017 i els 32.174 vehicles diaris el 2037.

Als Presupuestos Generales del Estado, exercici 2005, es preveu una inversió total pels 25 km de l'autovia Figueres-Besalú de 92 milions d'euros, repartits per exercicis de la següent manera: any 2005, 900.000 euros; any 2006, 4,8 milions; any 2007, 20,5 milions; any 2008, 25 milions; i es preveu la finalització de les obres l'any 2009. Les inversions estan planificades i, a més, el Ministeri de Foment ja ha dit públicament (*La Vanguardia*, 25-5-05) que el desdoblament de la N-260 és una de les prioritats d'inversió a Catalunya a partir del 2006.

Paral·lelament a tot això, ja s'ha aprovat el desdoblament de la C-66, entre Besalú i Banyoles, per tal de completar l'eix interior Girona-Banyoles-Besalú-Olot, amb un pressupost de 40 milions d'euros.

Si a això sumem totes les altres infraestructures viàries previstes o en construcció a les comarques gironines: la línia de molt alta tensió (MAT) de 400.000 volts, la línia del tren d'alta velocitat en construcció, l'Eix Transpirenaic, el desdoblament de la N-II, el pas de 4 a 8 carrils de l'AP-7, una futura línia de tren convencional entre Figueres i Olot (més totes les intervencions secundàries que se'n deriven de aquelles en forma de cimiteres, pedreres, etc., necessàries per la seva construcció), el **panorama resulta més que alarmant.**

### **El negoci de les autovies**

L'augment "estimulat" del trànsit per carretera té a veure amb l'altre punt clau de la potenciació de les grans infraestructures viàries: el negoci de la seva construcció i finançament.

Tant l'informe de la CEOE com el de *La red transeuropea de transporte*, davant la manca de fons públics de les administracions nacionals i de la Unió Europea per invertir en aquest tipus d'infraestructures, aposten per l'entrada de capital privat, mitjançant el model de Col·laboració Público-Privada (CPP) o Associació Público-Privada (APP). Aquest model preveu que "la Administración define una necesidad y un nivel y calidad del servicio, y el sector privado compite para diseñar la infraestructura adecuada, construirla y operarla a largo plazo, conforme al nivel de calidad prescrito, percibiendo en contrapartida un canon, de los usuarios o de la Administración Pública" (*Informe CEOE*, pàg. 9). És a dir, el capital privat finança les obres senceres, segons les necessitats "definides" per l'Administració, i després es

cobra —amb escriu— les seves inversions en forma de peatges (paguen els usuaris) o de l'anomenat "peatge a l'ombra": l'Administració (és a dir, tots nosaltres) paga una quota anual fixa des de l'entrada en servei de la carretera (i, a vegades —depenent dels acords—, a més, una quota variable per vehicle/quilòmetres que faci servir la carretera cada any).

La CEOE, en el seu informe, proposa concretar un nivell de contractació de 7.000 milions d'euros durant els anys 2005-2006 a tot l'Estat, a canvi de rebre de l'Administració 700 milions anuals durant 20 anys a partir del 2008 (= 14.000 milions d'euros). I pel període a partir del 2007-2008 proposa un llistat de possibles actuacions, que totalitzen 910 km, per una inversió total estimada de 4.500 milions d'euros, a canvi de rebre 200 milions d'euros anuals durant 40 anys (= 8.000 milions d'euros). En aquest "paquet" últim es troba l'autovia Figueres-Besalú, dins la proposta número 6 ("Figueres-Cervera (C-25)"), amb un cost de 99,6 milions d'euros, dels 1.060,8 milions totals de cost previst per tota l'autovia, segons la CEOE.

Les previsions de negoci de la CEOE es van veure ja encoratjades per l'antic Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007 (horizonte 2010) —pla, per cert, desenvolupat en la primer etapa PSOE pel ministre Borrell, com a Plan Director de Infraestructuras, i després continuat pel govern PP— del Ministeri de Foment, el qual preveia unes inversions a autopistes i autovies de 39.835,1 milions d'euros, dels quals 1.459,6 a Catalunya, i en el qual es contempla per primer cop la construcció de l'A-26. El nou Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), de desembre de 2004, del nou govern PSOE, reafirma aquesta tendència amb una previsió d'inversions de 60.635 milions d'euros entre 2005-2020 pel transport per carretera, la meitat de les quals (el 49,4%) està destinada a vies de gran capacitat. Segons l'escrit *Alegaciones de Ecologistas en Acción al PEIT*, l'Estat espanyol "es hoy día el país europeo con más km de vías de alta capacidad en relación a su población y al número de vehículos, y sólo es superado en términos absolutos por Alemania". Amb la construcció dels 6.000 km de noves autovies que preveu el PEIT, l'Estat espanyol —que ara ja té 12.500 km d'autovies i autopistes— es situarà al capdavant dels països europeus amb més quilòmetres d'autovia i autopistes.

El PEIT parla ja clarament de la necessitat de recórrer a la inversió privada ("fuentes de financiación extrapresupuestaria"), en forma de col·laboració público-privada, que en el cas de les infraestructures viàries pot arribar al 25% del total a invertir (= 15.000 milions d'euros d'inversió privada). La necessitat d'inversió privada s'argumenta amb la reducció que es produirà dels ajuts europeus a partir del 2007 per causa de l'ampliació de la Unió Europea; i amb la necessitat de reduir el dèficit públic que imposa el Pacte d'Estabilitat i Creixement aprovat al Tractat de Maastricht.

No resulten sorprenents, per tant, les declaracions del president de la patronal de la construcció SEOPAN i vicepresident de la CEOE, Enrique de Aldama, "manifestando claramente su satisfacción por la elaboración del PEIT y la tranquilidad que la futura aprobación de este Plan en las Cortes Generales va a suponer para el mundo empresarial en general y **para las empresas constructoras en particular**" (*El País*, 12-2-05).

Que tot això no són castells en l'aire ho demostra també el fet que el conseller d'Obres Públiques, Joaquim Nadal, no descarti que la col·laboració público-privada sigui la forma de finançar el desdoblament de l'Eix Transversal, i que reconegui que hi ha quatre projectes més d'autovia a finançar d'aquesta manera. De fet, la patronal SEOPAN ja s'havia ofert per finançar el tram Cervera-Figueres (*Avui*, 3-1-05).

## Conclusions

El territori al servei dels interessos de les grans constructores i *holdings* financers, i com a espai de la circulació de mercaderies per a les multinacionals, esdevé un lloc privilegiat de l'acumulació de capital en tres fases interdependents: la construcció i manteniment d'infraestructures viàries, el seu finançament i la seva explotació (circulació de mercaderies i processos especulatius a l'entorn de les grans infraestructures viàries: requalificació de terrenys, ubicació de zones de serveis, ubicació de polígons industrials, construcció d'urbanitzacions...). Des d'aquesta perspectiva, les persones que hi vivim, així com el medi natural, es converteixen en un obstacle o en un factor que augmenta els costos (i rebaixa els beneficis), però mai en una finalitat...

## Què podem fer?

El dia 24 de febrer de 2004 el Ministeri de Foment va sotmetre a informació pública l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte mediambiental de l'"Autovía Figueres-Olot. Tramo: Figueres-Besalú", aprovat el 19 de febrer per la Direcció General de Carreteras. A la carta adreçada als ajuntaments afectats (i que oficialment són: *Avinyonet de Puigventós, Besalú, Beuda, Borrassà, Cabanelles, Cabanes, Crespià, Figueres, Garrigàs, Maià de Montcal, Navata, Ordís, Peralada, Sant Ferriol, Vilabertran, Vilafant i Vilamalla*) es donaven 30 dies hàbils per presentar al·legacions.

Els diferents ajuntaments afectats i algunes persones a títol individual van presentar al·legacions parcials al projecte, les quals no han rebut resposta.

Amb data de 20 d'abril de 2004, Salvem l'Empordà va presentar un escrit d'al·legacions contra la totalitat del projecte d'autovia, argumentant el seu caràcter innecessari i insostenible.

S'han fet, a més, recollides de signatures en contra de l'autovia.

El malestar provocat per l'autovia als pobles afectats va quedar palès en la declaració de Navata, del 20 de juliol de 2004, signada pels ajuntaments d'Avinyonet de Puigventós, Cabanelles, Cistella, Lladó, Maià de Montcal, Navata, Ordís i Vilanant, a més de la Unió de Pagesos, Salvem les Valls i Salvem l'Empordà. A aquesta declaració, entre altres coses, es subratllava que "**l'estudi informatiu presentat pel Ministeri de Fomento no justifica en cap moment la necessitat d'aquest desdoblament**. La carretera A-26 es caracteritza per una intensitat de trànsit baixa. Per tant, no es pot argumentar com a necessitat d'una bona comunicació intercomarcal, doncs aquesta és ja molt eficient i vàlida, sinó que ha de respondre d'altres interessos mai presentats". I acabava demanant que s'aturi la construcció de l'autovia fins que s'aprovi el Pla Director Territorial de l'Empordà. També l'alcalde de Besalú s'ha pronunciat en contra en termes semblants (*El Punt*, 17-6-04).

El breu anàlisi que hem fet sobre la construcció de l'A-26 demostra que els interessos que hi ha darrera de les grans infraestructures són molt poderosos. La classe política, conscient de tot això, intenta envoltar aquests tipus de projectes amb discursos de "sostenibilitat" i amb el famós "interès públic", quan el que hi ha en joc, fonamentalment, són **interessos privats i un model absolutament insostenible de producció i de gestió del territori**.

L'experiència recent de la lluita contra el túnel de Bracons demostra que no és només amb paraules i declaracions públiques com es poden aturar aquest tipus de macroprojectes, sinó que és necessària una mobilització continuada i contundent. No estem en temps electorals i les promeses electorals tipus Pacte del Tinell se les emporta ràpidament el vent.

Encara no sabem quin serà l'itinerari definitiu de l'A-26, però sabem que és un projecte en ferm.

**Si volem aturar-lo no podem esperar que s'aprovi el traçat final i que les màquines es posin en marxa, sinó que ens hem de començar a mobilitzar ja.**

És per això que el 14 d'abril de 2005 a Navata es va constituir la Plataforma Antiautovia A-26 (Besalú-Figueres), amb la intenció d'**informar i mobilitzar** els pobles afectats contra aquest projecte viari injustificable. A la Plataforma, formada per persones afectades i/o contràries a la construcció de l'autovia, s'han adherit, de moment, les associacions *Salvem les Valls, Salvem l'Empordà, l'Associació de Naturalistes de Girona (ANG), la Plataforma Salvem la Garriga i el Pla Vinyers, i el Grup Local Alternatiu (GLA) de Navata*.

Plataforma Antiautovia A-26 (Besalú-Figueres)

Contacte: antiautovia-a26@terra.es, Llista de Correus, 17850 Besalú