

El tram Castelldefels-Sitges serà inaugurat abans dels Jocs Olímpics de Barcelona de 1992.

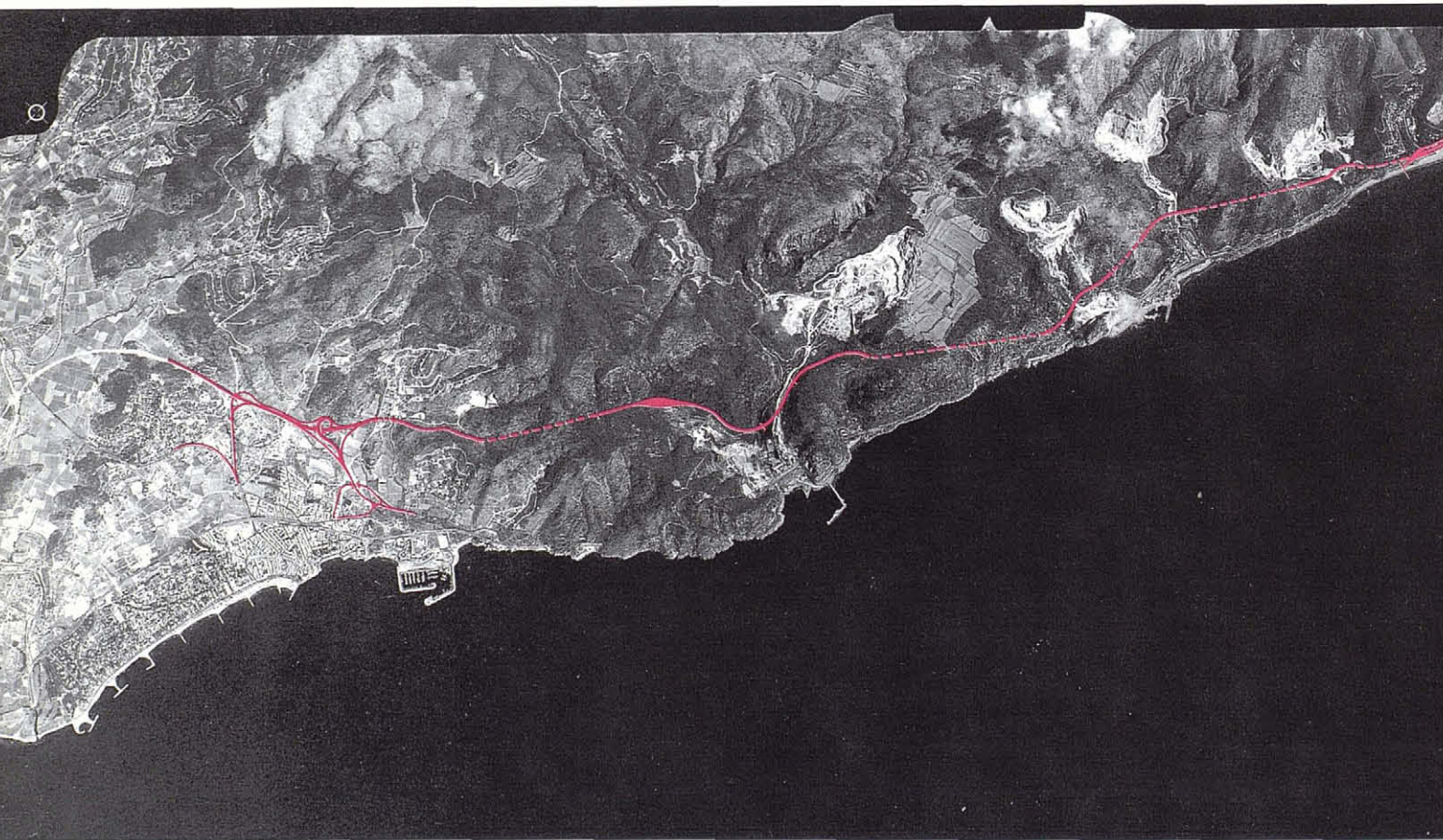
Barcelona-València, 18 km menys per l'autopista del Garraf.

José M. Milagro

L'autopista del Garraf, de concessió, començarà a ser executada l'any 1989, amb les obres de la primera fase que corresponen al tram Castelldefels-Sitges, el traçat del qual discorre pel mig del vessant del massís del Garraf. El propòsit de la Generalitat és que entri en servei abans de la celebració dels Jocs Olímpics de Barcelona de 1992, data en què es preveu la seva utilització per més de 17.000 vehicles/dia. El segon tram, Sitges-Coma-ruga/el Vendrell, que connectarà amb l'A-7, sortirà a concurs abans de 1992 per a prestar servei el 1995. Les raons principals invocades per a la construcció de l'autopista Barcelona-Coma-ruga són la reducció de l'itinerari Tarragona-València en 18 km i l'increment del seu ús pels conductors provinents de la carretera C-246. El cost total és de 30.000 milions de pessetes.

El 12 d'agost de 1987 apareixia en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya l'anunci d'informació pública sobre l'avantprojecte de l'autopista Castelldefels-Sitges, comarques del Baix Llobregat i el Garraf. El termini per a la presentació d'al·legacions o observacions sobre aquest avantprojecte expirava el 15 d'octubre següent.

Aquesta autopista correspon al



primer tram, de 15 quilòmetres, de l'autopista Barcelona-Comaruga, que consta com a itinerari 07 al Pla de Carreteres de Catalunya, redactat el 1984 i aprovat pel Consell Executiu de la Generalitat el 13 d'octubre de 1985. Aquest avantprojecte xifrava el pressupost de l'autopista Castelldefels-Sitges, per a l'execució de les obres per contracta, en 13.909.356.250 pessetes i estimava el valor de les expropiacions de béns i drets afectats per les obres en 869.966.870 pessetes. Establia el termini d'execució, inicialment, en 30 mesos, i el propòsit de la Generalitat era començar les obres de construcció el 1989, amb l'objectiu que l'autopista estigués en servei abans dels Jocs Olímpics de Barcelona de 1992. L'autopista Barcelona-Comaruga té el seu

origen en el Cinturó Litoral de la xarxa arterial de Barcelona i acabarà a Comaruga/el Vendrell enllaçant amb l'autopista A-7 de Barcelona a Tarragona, la qual cosa significa escurçar uns 18 km l'itinerari cap a València en relació amb els trajectes paral·lels de l'interior definits per la carretera N-340 o l'esmentada autopista.

De concessió, necessàriament

L'esmentat Pla de Carreteres de Catalunya afirma que l'autopista Barcelona-Comaruga és una de les vies "que ha tingut més dificultats per a la seva inclusió al Pla. Efectivament, el volum de trànsit previsible en el corredor (cal considerar que és la suma del trànsit que passa per la costa més el de la depressió litoral) podria absorbir-lo l'actual autopista A-7 més la carretera N-340 desdoblada i la C-246, un cop condicionada tal com preveu el Pla, però, tanmateix, optar per aquesta solució suposaria condemnar el trànsit amb origen o destinació a Barcelona i la seva zona costanera metropolitana a l'excés de quilòmetres que suposa l'itinerari interior respecte al costaner i, en especial, a un baix nivell de servei". Com hom pot advertir en el text que acabem de transcriure, hi ha dues raons que poden ser invocades per a construir l'autopista Barcelona-Comaruga: reducció de l'itinerari cap i des de Tarragona-València i el notable increment del nivell de servei que s'obtindrà amb la nova obra com a variant de l'actual carretera C-246.

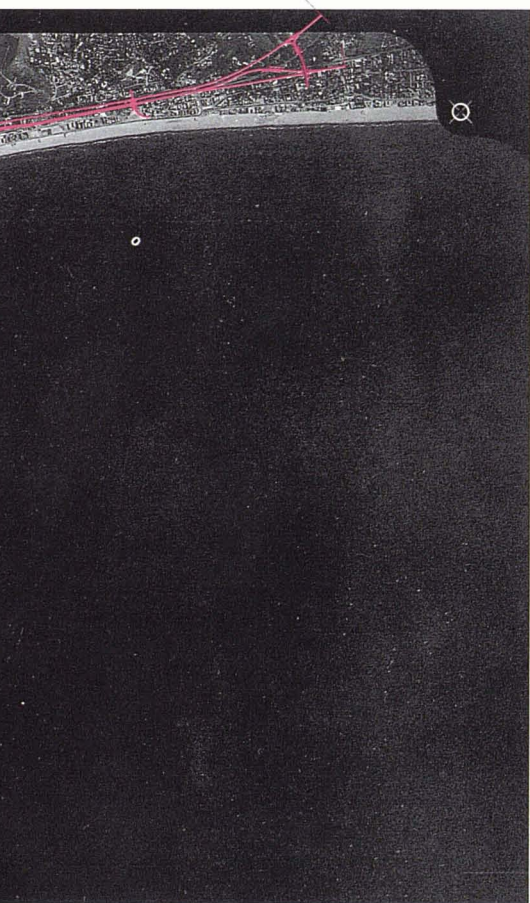
Hom estima que el cost total de l'autopista Barcelona-Comaruga, pel Baix Llobregat i el Garraf, és d'uns 30.000 milions de pessetes actuals, i, per aquesta raó, la Generalitat ha considerat que es tracta d'una obra l'execució de la qual només és possible —donats els escassos recursos que posseeix la Institució

autonòmica— mitjançant el sistema de concessió a una empresa privada. La primera fase d'aquesta autopista de peatge correspon al tram Castelldefels-Sitges; el segon tram, Sitges-Comaruga/el Vendrell, sortirà a concurs de concessió abans de 1992, per tal que estigui a punt per a entrar en servei l'any 1995.

El planejament de 1974 va servir de guió

El coneixement públic oficial del primer intent seriós per construir una autopista per les costes del Garraf es tingué mitjançant el Butlletí Oficial de l'Estat del 18 de setembre de 1974, en què un anunci de la Direcció General de Carreteres del MOP informava que s'havia presentat una sol·licitud de concessió per a construir, conservar i explotar en règim de peatge "una variant de la carretera C-246 (Barcelona-Valls per les costes del Garraf), que, a la vegada, constituirà l'accés a un futur port esportiu del Garraf, entre els punts quilomètrics 21,830 (sud de Castelldefels) i 41,000 (sud de Sitges)". El signant de la sol·licitud era el Sr. Jaime de Semir i Carroz, un dels principals promotors del túnel del Cadí, concessió atorgada pel MOP el març de 1973.

En competència amb aquesta sol·licitud, foren presentades pocs dies després unes altres instàncies que implicaven unes altres ofertes per la mateixa obra. La informació pública d'aquestes sol·licituds va servir de motiu perquè la 5a. Direcció Regional de Carreteres del MOP manifestés oficialment la seva voluntat de donar suport a aquesta obra, per la qual cosa, el març de 1975, va redactar un estudi previ de l'autopista Barcelona-Comaruga que considerava diverses solucions: una era el traçat sobre el mar o en cornisa sobre el massís del Garraf; una altra, el feia passar pel mig del vessant del massís, i

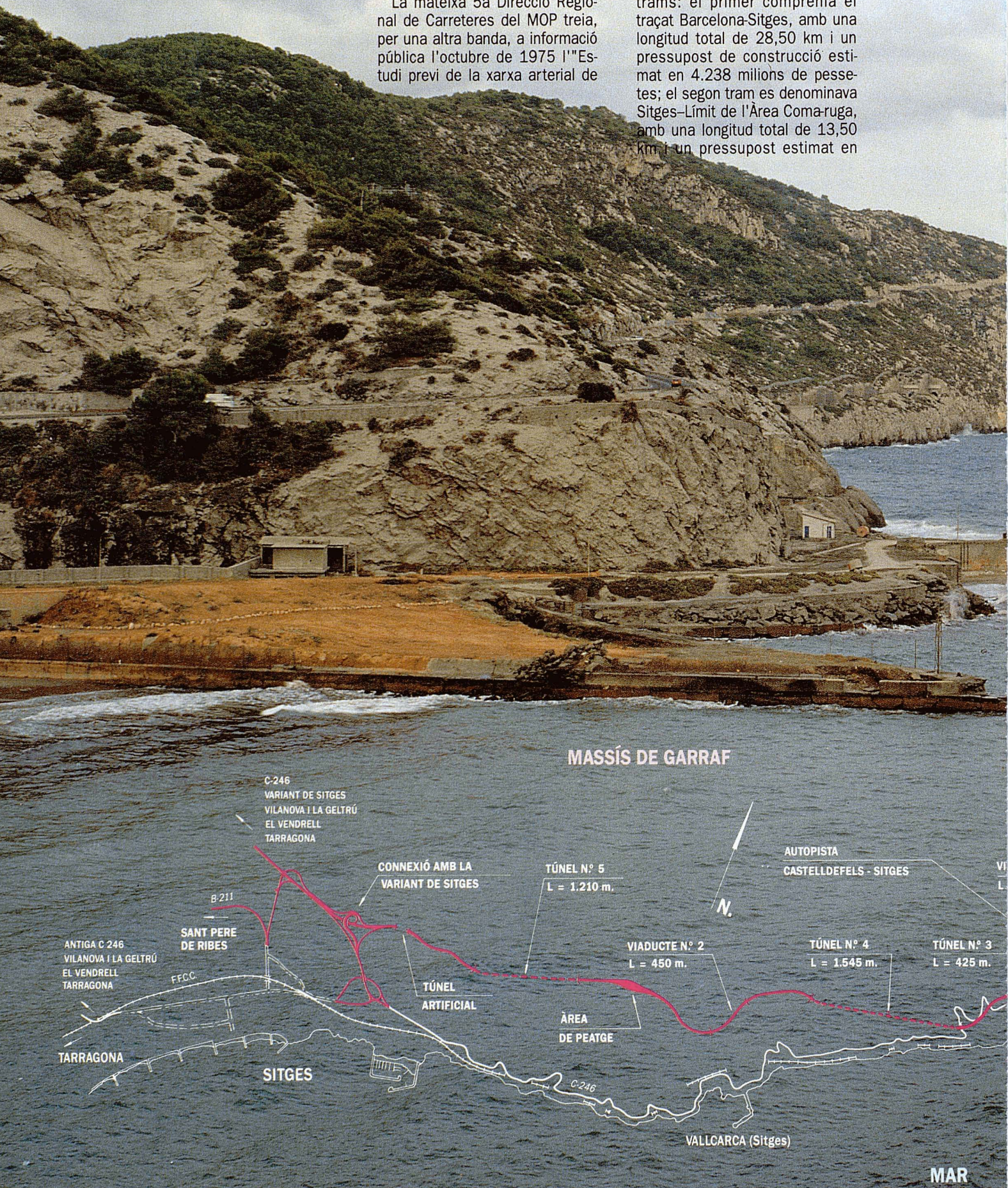


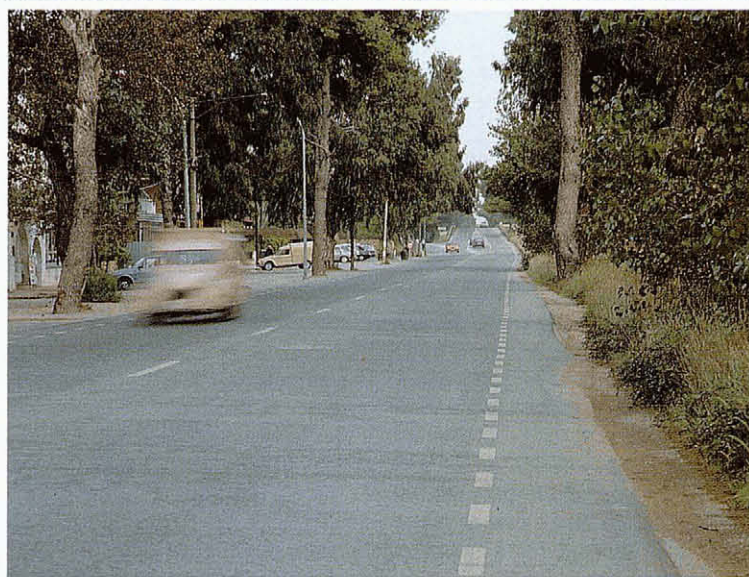
Les costes del Garraf a l'alçada de Vallcarca.
El tram Castelldefels-Sitges de l'autopista del Garraf, comportarà l'execució de cinc túnels i dos viaductes.

una altra solució era per la part superior del Garraf. Aquest estudi previ es pronunciava a favor de la primera solució, però en la informació pública consegüent van concorre moltes impugnacions que van induir el MOP a desistir de la seva voluntat.

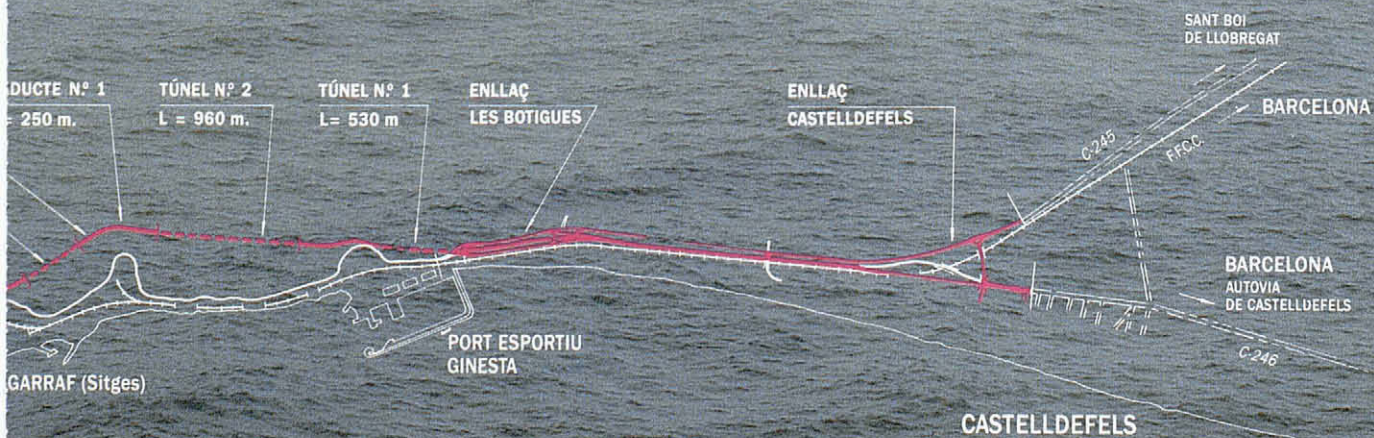
La mateixa 5a Direcció Regional de Carreteres del MOP treia, per una altra banda, a informació pública l'octubre de 1975 l'"Estudi previ de la xarxa arterial de

Barcelona. Planejament 1974", (redactat en virtut d'una ordre de la Direcció General de Carreteres de 9 de març de 1970 i que va ser acabat el 31 de desembre de 1974). Aquest Planejament 1974 ja incloïa l'autopista Barcelona-Coma-ruga dividida en dos trams: el primer comprenia el traçat Barcelona-Sitges, amb una longitud total de 28,50 km i un pressupost de construcció estimat en 4.238 milions de pessetes; el segon tram es denominava Sitges-Límit de l'Àrea Coma-ruga, amb una longitud total de 13,50 km i un pressupost estimat en





Al fons, cruïlla de les carreteres C-245 i C-246, des de l'avinguda de la Constitució, a Castelldefels. Hi ha previst un pas per sota el ferrocarril a l'avinguda dels Banys, de Castelldefels, per enllaçar totes dues carreteres. L'autovia de Castelldefels (carretera C-246) serà prolongada com a "via arterial urbana" fins a l'inici de les costes del Garraf.



1.363 milions de pessetes. L'esmentat Planejament 1974 no va superar les adversitats que li plantejà l'expedient d'informació pública i encara menys el canvi de règim polític que es va produir a Espanya mentre es desenvolupava aquest procés administratiu. Malgrat tot això, moltes de les obres que foren programades en el Planejament 1974 han servit de guió per a una part del Pla de Carreteres de Catalunya vigent o hi han quedat quasi íntegrament recollides, com és el cas de l'autopista del Garraf o de Castelldefels-Sitges-Comaruga/el Vendrell (autopista A-7).

Mitjana diària de 17.000 vehicles

Els càlculs de trànsit que inclou l'avantprojecte redactat per la Direcció General de Carreteres de la Generalitat i que va sortir a informació pública, donen per al tram d'autopista Castelldefels-Sitges, l'any 1992; una IMD (intensitat mitjana diària) de 14.000 a 16.000 vehicles lleugers i de 2.500 a 2.750 vehicles pesants; en el mateix tram i per a l'any 1995 el càlcul és sense la segona fase construïda, és a dir, sense el segon tram (Sitges-Comaruga/el Vendrell), de 19.990 vehicles lleugers i 2.929 de pesants, i amb la segona fase en servei, 22.630 vehicles lleugers i 3.150 vehicles pesants. El període de concessió previst en l'esmentat avantprojecte comprenia des de l'any 1988 al 2033, tots dos inclosos. Dels quatre traçats possibles estudiats, l'avantprojecte ha escollit el que discorre pel mig del vessant del massís del Garraf.

Modificacions sobrevingudes

Com a resultat del diàleg que durant el procés d'informació pública mantingueren autoritats del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat i dels ajuntaments de Castelldefels i de Sitges, foren introduïdes en l'avantprojecte esmentat diverses modificacions

que satisfien les peticions formulades pels municipis afectats. Així, per exemple, es manté per a l'autopista Castelldefels-Sitges la perllongació de l'autovia de Castelldefels (carretera C-246) fins a l'inici de les costes del Garraf com una "via arterial urbana", segons el planejament vigent amb les connexions previstes en el Pla de Costes de l'extingida Corporació Metropolitana de Barcelona. Per això, es preveu un pas per sota el ferrocarril a l'avinguda dels Banys, per enllaçar les carreteres C-246 i C-245. En el pk 2,600 s'introdueix un nou pas de vehicles per facilitar la connexió mar-muntanya i en el pk 2,950 hi ha previst un pas inferior per a vianants.

També, entre el pk 3,800 i el pk 7,000 s'introdueix una variant per tal de salvar la zona urbana del Garraf, per la qual cosa aquest nou traçat queda amb un primer túnel de 530 m de longitud, un segon de 960 m, un viaducte de 250 m i un tercer túnel de 425 m de longitud.

A partir del pk 11,500 fins al final, hi són introduïdes algunes modificacions per tal que l'autopista passi amb un traçat depimit per la zona de Xin-Mar i per realitzar l'enllaç amb l'actual variant de la C-246 a Sitges d'acord amb la sol·licitud formulada per aquest municipi.

Les modificacions que s'han incorporat a l'avantprojecte signifiquen un cost afegit de 1.251.691.772 PTA al pressupost inicialment previst que, com ja hem indicat abans, era de 13.909.356.250 PTA. Per això, el pressupost de l'obra per a la seva execució per contracta es xifra finalment en la quantitat de 15.161.048.022 PTA. El cost de les expropiacions no ha experimentat variacions en relació a l'inicialment calculat.

Concurs

Amb data de 20 de maig de 1988, el Conseller de Política Territorial i Obres Públiques va dictar una resolució per la qual era aprovat l'expedient informatiu

i definitivament l'avantprojecte de l'autopista Castelldefels-Sitges. Un edicte del Director General de Carreteres, Jaume Amat i Curtó, de data 14 de juny de 1988 (DOGC 22-6-1988), donava compte de la resolució esmentada. Pocs dies després, el 27 del mateix mes de juny, foren publicades al BOE i al DOGC el "Plec de bases per al concurs de construcció, conservació i explotació de l'autopista de peatge Castelldefels-Sitges i el Plec de clàusules particulars a què s'haurà d'ajustar la concessió", textos als quals seguia un anunci signat pel Secretari General del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Tosas i Mir, pel qual es convocava el concurs per a l'adjudicació de la concessió administrativa pertinent i s'establí un termini de 90 dies naturals per a la presentació d'ofertes.

Les tarifes de peatge de l'autopista Castelldefels-Sitges (que comença en el pk 18,914 de la carretera C-246) no podran superar inicialment les quantitats següents, incloent-hi l'IVA: 133,05 PTA per a les motocicletes; 276,06 PTA per als turismes, turismes amb remolc d'un eix i vehicles industrials i autocars de dos eixos i quatre rodes; 488,10 PTA per als turismes amb remolc de dos eixos, i camions i autocars de dos eixos i més de quatre rodes; 598,65 PTA per als camions i autocars de més de dos eixos o amb remolc. S'hi estableix, també, que "el pla de realització de les obres s'haurà de formular de tal manera que, en un termini màxim de 42 mesos comptats des de la data de publicació del decret d'adjudicació corresponent, la totalitat de l'itinerari sigui susceptible de prestar servei". Igualment disposa que "la duració de la concessió no podrà ser superior, en cap cas, a 45 anys".

JM. M. □

DADES PRINCIPALS DEL PROCÉS ADMINISTRATIU

-Ordre de redacció de l'avantprojecte: 26 de gener de 1987.

-Data d'acabament: 30 de juny de 1987.

-Anunci d'informació pública: 5 d'agost de 1987 (DOGC de 12 d'agost de 1987).

-Acabament del període d'informació pública: 15 d'octubre de 1987.

-Annex de modificacions com a resultat del procés d'informació pública: 18 de desembre de 1987.

-Aprovació de l'expedient informatiu i aprovació definitiva de l'avantprojecte: 20 de maig de 1988.

-Aprovació dels plecs de bases per al concurs de construcció i de les clàusules particulars a les quals la concessió s'haurà d'ajustar: 20 de juny de 1988.

-Publicació de l'anunci de convocatòria del concurs: 27 de juny de 1988.

-Acabament del termini per a la presentació d'ofertes: 26 de setembre de 1988.

-El dia 27 de setembre, la mesa de contractació de la Direcció General de Carreteres va procedir a l'obertura de pliques de les tres ofertes admeses a concurs.

Aquestes ofertes seran estudiades per la Comissió Tècnica prevista a la clàusula 8a. del Plec de Bases del Concurs.

El termini d'estudi serà de tres mesos, prorrogable per tres mesos més, a partir de la data de l'acte d'obertura de l'oferta. En aquest termini es decidirà quina és l'oferta més avantatjosa.

La concessió serà adjudicada al sol·licitant que hagi presentat l'oferta considerada més convenient.

L'adjudicació es farà per decret del Consell Executiu a proposta del Conseller de Política Territorial i Obres Públiques.

NOTABLE IMPRECISIÓ D'UN CONCEPTE LEGAL.

Arran de la notícia que vaig publicar a "La Vanguardia", del dia 20 de juliol de 1987, sobre el fet que la Generalitat acabava de redactar l'avantprojecte de traçat de l'autopista Castelldefels-Sitges i que sortiria aviat a informació pública, diverses autoritats de tots dos municipis es queixaren públicament que la Generalitat no els hagués consultat durant la redacció del projecte. La Direcció General de Carreteres de la Generalitat va creure que cap precepte no l'obligava a sotmetre a consulta un avantprojecte que es trobava en fase de redacció. El moment per a la consulta, l'establia l'article 14 de la Llei de Carreteres de 19 de desembre de 1974 i els articles 35 i 36 del seu Reglament (de 8 de febrer de 1977), en els quals es determina l'obligatorietat del tràmit de la "informació pública" durant un termini de trenta dies hàbils. "Les observacions formulades en aquest període"—dictamina l'esmentada Llei— "hauran de versar sobre les circumstàncies que justifiquin la declaració d'interès general de la carretera i sobre la concepció global del seu traçat".

El 30 de juliol proppassat va sortir publicada al BOE la Llei 25/1988, de 29 de juliol, de Carreteres, en virtut de la qual queda derogada la Llei de 1974. No obstant això, l'articulat del nou text manté la mateixa redacció a què ens hem referit.

D'acord amb la legalitat vigent, com amb l'anterior, no hi caben més al·legacions o "observacions"—per a utilitzar la mateixa paraula plena de vaguetat que utilitza la Llei de Carreteres— que les referides a aquests dos aspectes de l'arteria programada: un, les circumstàncies que justifiquin la declaració d'interès general i, l'altre, la concepció global del traçat de la carretera proposada. En tots dos casos, l'àmbit formal de la informació pública es redueix a un camp de molt escasses possibilitats per a obtenir audiència eficaç, és a dir, per les que l'Administració que incoa el tràmit pugui veure's induïda a modificar la seva proposta. Els dos conceptes que conté el precepte en qüestió, ara l'apartat 4 de l'article 10, són tan imprecisos que no permeten de cap manera ser a la informació pública res més que una exposició oficial d'una determinada obra.

La informació pública aplicada per la Generalitat de Catalunya, en el cas de l'autopista del Garraf (Castelldefels-Sitges), s'ha mogut en un àmbit superior al merament legal; s'ha desenvolupat amb l'admissió d'unes peticions que no encaixaven ni amb la declaració d'interès general, ni amb la concepció global del traçat de l'autopista. La satisfacció d'aquestes peticions ha significat, per una altra banda, un encariment de l'obra en una mica més d'un 8%, la qual cosa s'ha de reflectir amb la mateixa proporció en les tarifes de peatge inicialment previstes.

Hom pot entendre que una Llei de 1974 configuri la informació pública amb vaguetats i imprecisions tan greus; el que no s'entén tant és que la nova Llei de Carreteres mantingui ara el mateix text vague i imprecís d'un instrument legal de temps en què la informació pública poques vegades podia servir per a res més que per a donar compte oficial d'una determinada intenció administrativa.

És d'esperar que, almenys, el futur Reglament de la recentment sancionada Llei de Carreteres contingui una formulació apropiada de normes de caràcter subsidiari, que permetin evacuar el tràmit d'al·legacions en període d'informació pública, des d'un pla jurídic més ajustat.

JM. M. □