

Permet fórmules de finançament per a escometre amb èxit els objectius del Pla de carreteres de la Generalitat

GISA, un model de gestió per a facilitar la creació d'infraestructura

Pau Nobell

DIRECTOR GENERAL DE GISA

Per tal de permetre el finançament i possibilitar l'execució d'obres tan importants com l'eix transversal de Catalunya, les corresponents a la xarxa arterial de Barcelona, el IV Cinturó, i unes altres relacionades amb la xarxa bàsica de carreteres de Catalunya i amb els Jocs Olímpics, el Parlament de Catalunya va acordar que es constituís la societat anònima "Gestió d'Infraestructures, S.A." (GISA).

14.700 km. de carreteres

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques va iniciar l'any 1982 la redacció d'un Pla de carreteres seguint l'esquema i les directrius que havien estat aprovats pel Parlament de Catalunya per al Pla territorial. El Pla de carreteres fou aprovat el 25 d'octubre de 1985.

La vigència del Pla de carreteres és de 16 anys i estableix com ha de ser la xarxa bàsica de Catalunya, tant la part a càrrec de l'Estat com de la de la Generalitat. Per a la primera es van establir mecanismes de coordinació amb els redactors del Pla de carreteres de l'Estat per tal de fer-les compatibles.

La planificació es fa amb una hipòtesi de població per a l'any 2.000 a Catalunya, de 7.250 milions i una motorització propera a la saturació amb 450 vehicles per cada 1.000 habitants.

Els objectius del Pla són: la descongestió de les àrees metropolitanes i de la franja costanera, la redistribució territorial de la població i de l'activitat humana, la dotació d'un nivell d'accessibilitat equivalent a totes les zones del territori i la potenciació i la millora de les relacions amb la resta de l'Estat i amb la resta d'Europa. La xarxa futura de carreteres de Catalunya ha de disposar d'un alt nivell de comoditat, de seguretat i de rapidesa en el seu ús.

Quan acabi el període de vigència del Pla, la xarxa bàsica estarà constituïda de la manera següent:

autopistes:	932 km
autovies:	585 km
carreteres desdoblades:	301 km
carreteres de calçada única:	2.367 km

La totalitat de la xarxa de carreteres, incloent-hi les carreteres comarcals i locals, tindrà una longitud de 14.700 km.

En el plànol que s'hi adjunta queda grafiada la Xarxa Bàsica que hi figura en el Pla de carreteres de Catalunya.

El problema del finançament. Cinc concessions

La proposta del Pla de carreteres es refereix únicament a la xarxa bàsica. Si tenim en compte que una part de les propostes són sobre la xarxa a càrrec de l'Estat, que ja es van incloure en el seu Pla, resta tan sols la part de la xarxa a càrrec de la Generalitat, que era la de longitud més gran i la que tenia més mancances d'estructuració de vies.

Per al seu finançament sols es comptava amb una part del pressupost de la Generalitat per a carreteres, (que en aquell moment oscil·lava al voltant dels 15.000 MPTA/any), per la qual cosa era totalment impossible escometre el Pla amb aquestes aportacions. Així doncs, es va acudir al finançament d'algunes millores en carreteres mitjançant la imposició de peatge, de manera que fins ara s'han realitzat cinc concessions: el túnel del Cadí, l'autopista Terrassa-Manresa, l'eix de Vallvidrera, l'autopista Rubí-Terrassa i l'autopista del Garraf, que en conjunt representen una inversió de 100.000 MPTA.

Fora d'aquestes inversions, restaven obres importants per a la consecució dels objectius del pla com eren les corresponents a la xarxa arterial de Barcelona de la qual s'accelerà l'execució amb motiu dels Jocs Olímpics- l'eix transversal de Catalunya, l'acabament del desdoblament de la carretera de la Garriga-Vic i el IV Cinturó, constituït per l'autopista Mataró-Granollers-Terrassa-Sant Sadurní d'Anoia.

A fi de possibilitar l'execució d'aquestes infraestructures i permetre el finançament de les obres corresponents, el Parlament de Catalunya va acordar que



La fotografia assenyalava el punt on s'acaba el tram Av. Pearson-Diagonal del II Cinturó, que ha de tenir continuïtat amb el tram nus Diagonal-Carretera de Collblanc, les obres del qual està executant GISA.



Obres d'excavació del traçat del nou tram del II Cinturó, a l'autopista A-7 en el mateix lloc.

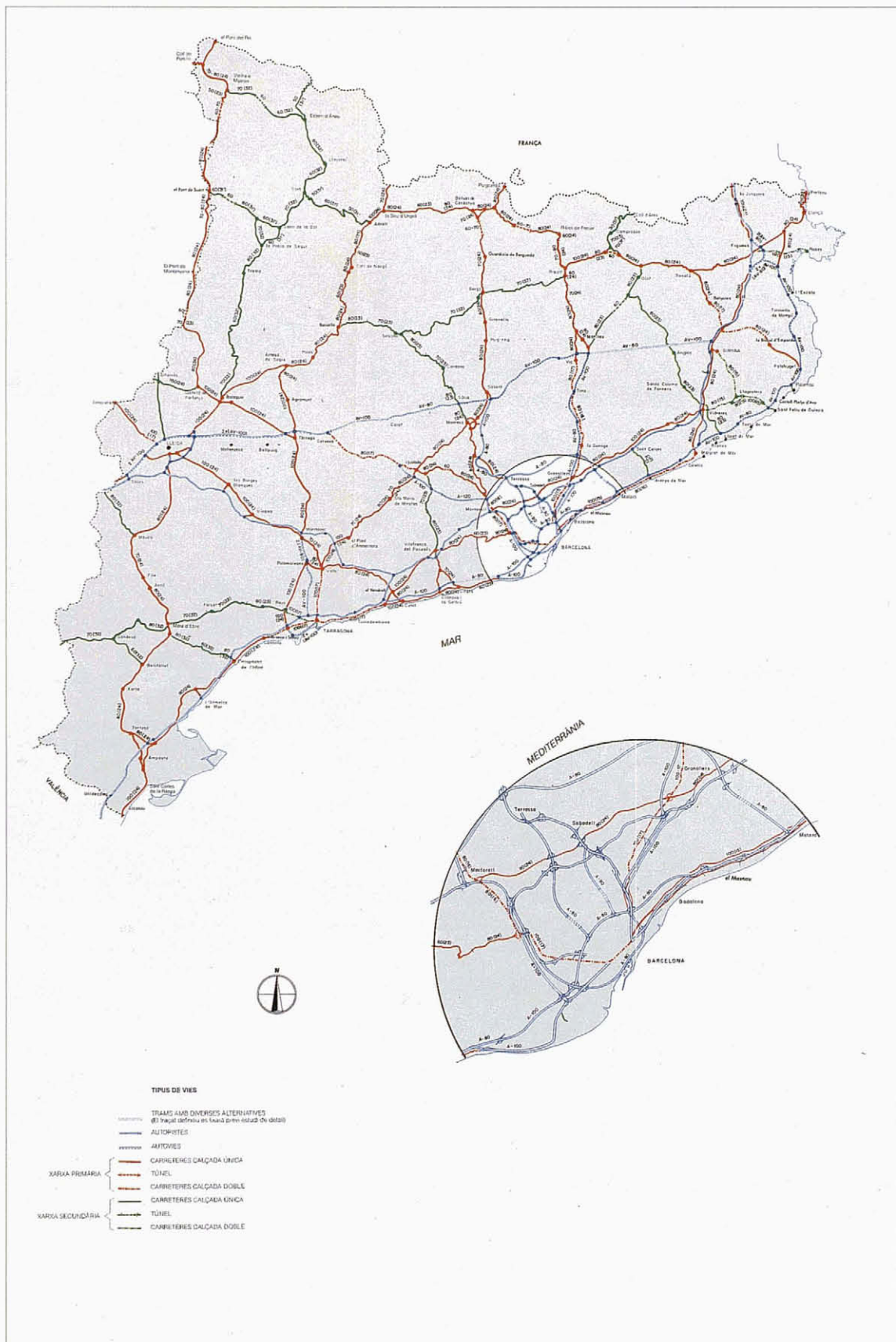


Desmunts i moviments de terres per al II Cinturó, sota el viaducte de la carretera de Collblanc.

es constituïa una societat anònima amb el nom de "Gestió d'Infraestructures, S.A." (GISA) tal com diu la disposició addicional 29 de la Llei 9/1990, de 16 de maig.

La nova societat va ser constituïda en data 20 de juliol de 1990, amb l'objecte de projectar, construir i conservar, per a si o per a terceres persones i per compte de la Generalitat, les obres públiques d'infraestructura viària relacionades amb els Jocs Olímpics o amb la xarxa bàsica de carreteres de Catalunya que li encomani la Generalitat de Catalunya.

Xarxa Bàsica del Pla de carreteres de Catalunya



Els encàrrecs

Es va triar aquest model de gestió a base d'una societat anònima, per raó que és la que dona més agilitat a la gestió. A més, comptant amb el suport econòmic del pressupost de la Generalitat es converteix en una empresa sòlida des del punt de vista econòmic.

Fins aquesta data el Consell Executiu li ha encomanat els següents encàrrecs:

Del primer encàrrec, ja s'han adjudicat totes les obres. Com a novetat, en el concurs es demanava als ofertants que proposessin un ajornament dels pagaments amb finançament. La majoria va proposar un pagament a sis anys.

Com a ingressos es compta inicialment amb aportacions a càrrec dels pressupostos de la Generalitat i amb avals que permeten crèdits a llarg termini, de tal ma-

Data	Títol	Import
3-7-90	Desdoblament calçada C-150. Girona-Sarrià de Ter-St. Julià Ramis Palol de Revardit-Cornellà de Terri	3.099.999.997
3-7-90	II Cinturó. Nus Diagonal-Cra. Collblanc	1.521.044.517
3-7-90	II Cinturó. Cra Collblanc-via Renfe	3.315.247.850
3-7-90	II Cinturó. Via Renfe-Camí del Mig	2.669.945.573
19 i 21-11-90	Eix Transversal. Sta.Coloma de Farners-N-II	2.000.000.000
19 i 21-11-90	Desdoblament calçada. Hostalets-Tona nord N-152 de Barcelona a Puigcerdà. Hostalets Balenyà-Tona-Malla	2.199.985.000
19 i 21-11-90	Desdoblament calçada. Tona nord-Vic sud	1.200.000.000
19 i 21-11-90	Adequació de l'accés a Barcelona per l'autovia Castelldefels. p.k. 2 al riu Llobregat	527.814.999
19 i 21-11-90	Variant C-245, connexió amb Cornellà de Llobregat i el Prat de Llobregat	7.631.308.027
19 i 21-11-90	Variant d'accessos controlats i enllaç a diferent nivell C-150 a Banyoles 2a Fase. Enllaç sud	701.060.108

Obres encarregades a GISA

OBRES	PRESSUPOST	TERMINI D'ACABAMENT	SITUACIÓ PROJECTE
II Cinturó. Tram: nus Diagonal-cra. Collblanc.	1.511.766.547	1r trimestre 1992	Adjudicatària: COMSA
II Cinturó. Tram: cra. Collblanc-via Renfe.	3.300.000.000	1r trimestre 1992	Adjudicatària: CUBIERTAS y MZOV
II Cinturó. Tram: via Renfe-Camí del Mig.	2.655.037.264	1r trimestre 1992	Adjudicatària: FOCSA
Desdoblament de calçada C-150. Girona-Sarrià de Ter-Sant Julià de Ramis-Palol de Revardit-Cornellà de Terri.	2.797.612.000	2n trimestre 1992	Adjudicatària: FERROVIAL
Nova carretera construcció del subtram de l'Eix Transversal de Lleida-Girona entre Sta. Coloma de Farners i la N-II. p.k. 250,6 al 261,7.	2.000.000.000		Manca aprovació projecte
Desdoblament de calçada. Tram: Hostalets-Tona nord N-152 de Barcelona a Puigcerdà p.k. 66,7 al 621,5 els Hostalets de Balenyà-Tona-Malla.	2.199.985.800		En contractació
Desdoblament de calçada. Tram: Tona nord-Vic sud. N-152 de Barcelona a Puigcerdà.	1.200.000.000		Manca aprovació projecte
Adequació de l'accés a Barcelona per l'autovia de Castelldefels p.k. 2 al riu Llobregat.	527.814.999		Manca aprovació projecte
Variant C-245, connexió amb Cornellà de Llobregat i el Prat de Llobregat.	7.631.308.027		Manca aprovació projecte
Variant d'accessos controlats i enllaç a diferent nivell C-150 a Banyoles II Fase. Enllaç sud.	701.060.108		Manca aprovació projecte



Desmunts i moviments de terres per al II cinturó, en direcció a la carretera de Collblanc



Obres d'excavació a banda i banda de l'autopista A-7

nera que aquests tipus d'obra, que no són susceptibles de fer-se parcialment, ja que la seva funcionalitat depèn de tota una actuació completa, es realitzen en pocs anys, i el seu finançament resta diferit en un període més ampli.

La gestió s'estableix amb una plantilla de personal prou reduïda amb una part tècnica i una altra de financera, i recorre a assistències externes en els casos punta, de manera que no es creï una estructura massa onerosa quan la inversió sigui menor.

Actualment el Pla de carreteres porta un ritme d'execució satisfactori. Només resta per executar part de l'Eix Transversal, iniciat pel MOPU en el tram Lleida-Cervera i per la Generalitat, per mitjà de GISA, en el de Sta. Coloma-Vil·lorí, el IV Cinturó, que ja té redactat l'avantprojecte i la millora d'accessos a la Costa Brava davant l'atractiu turístic de la zona.

El IV Cinturó

El IV Cinturó, que ja té redactat l'avantprojecte, està format per un arc que comprèn el tram Mataró-Granollers de 12 km i un pressupost de 12.000 milions de PTA, un altre tram des de Granollers a l'enllaç de l'autopista de Manresa i l'autopista a València i Madrid a l'alçada de Sant Sadurn d'Anoia, que té una longitud de 23 km, amb un pressupost de 27 milions de PTA. Tota aquesta autopista es projecta per a una velocitat específica de 100 km/hora, i se n'ha realitzat conjuntament el corresponent estudi d'impacte ambiental.

P. N. ☐