

Les empreses il·legals d'autobusos continuen operant

## John Silver encara corre per l'autopista

L'últim ha estat el més greu. El nombre de morts més elevat dels que s'han registrat mai en un accident d'autocar al país i a tot l'estat espanyol l'ha convertit en una portada obsessiva en els diaris les dues últimes setmanes d'agost. Els pirates de la carretera, però, fa anys que actuen.

**E**l passat dia 19 d'agost unes imatges terribles entraven a totes les cases del país a través del televisor, trencant brutalment el sopor estival. Un autocar que feia el recorregut Barcelona-Andalusia havia sortit de l'autopista i havia caigut, tombat sobre el sostre, a un barranc. L'espectacle era dantesc, els cadàvers i la ferralla es barrejaven amb un desordre càdric. Ambulàncies, policia. Desconcert i, poc a poc, horror. 45 persones havien mort. L'accident constituïa un rècord tràgic: l'accident d'autocar més greu que hagi passat mai a Catalunya i a tot l'estat espanyol. La tragèdia anava creixent a mesura que s'anaven coneixent les identitats dels morts. Les famílies es desesperaven. L'orquestració final perquè la tragèdia fos completa va començar quan van començar a saber-se dades de la companyia responsable del trajecte. Bus Exprés, l'agència que havia organitzat el viatge, i el transportista propietari del vehicle, Emiliano Pascual, treballaven des de la il·legalitat. La desesperació de tothom s'anava tornant poc a poc en indignació.

Per la seva banda, com que hi havia prou indicis de no compliment de la normativa, l'administració competent, en aquest cas la Direcció General de Transports del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, va posar-se a actuar. Bus Exprés, una empresa ubicada a Cornellà (Baix Llobregat), era una vella coneguda de la Direcció General ja que el 1989 se li havia aplicat una sanció per una falta de les tipificades com a "molt greus", obstrucció a la inspecció. En aquell moment la sanció va consistir en el pagament de 201.000 pessetes per part de Bus Exprés.

Després de l'accident a Torreblanca (la Plana Alta), la Direcció General de Transports té en marxa dos expedients.

L'un, a la companyia Bus Exprés, que reincideix en la falta greu d'obstrucció a la inspecció per no haver presentat dins els terminis la documentació que se li havia demanat. L'altre, al transportista Emiliano Pascual Calvo, propietari de l'autobus accidentat, que ha resultat ser també un dels tres socis de Bus Exprés. A aquest se li atribueixen dues faltes molt greus: l'una, que l'autocar circulava fora de l'àmbit per al qual estava autoritzat, i l'altra, perquè enganyava l'administració en dur el distintiu de vehicle autoritzat per a recorreguts nacionals (un rombe) quan de fet només podia fer recorreguts anomenats locals (de fins a 100 km) senyalitzats amb un quadrat.

De moment, però, la Direcció General solament pot exigir el pagament de les multes corresponents a les faltes que s'imputen a l'empresa i al transportista. Segons la normativa vigent, la Direcció General no pot ni clausurar Bus Exprés ni fer perdre al transportista la seva capacitat professional. Per a fer totes dues coses, és necessari tenir proves, demostrar davant el jutge que l'actuació de Bus Exprés va ser il·legal i negligent. Segons Robert Ramírez, director general de Transports, una prova suficient seria aconseguir un dels bitllets o títols de transport individuals que Bus Exprés venia als seus usuaris. Segons la normativa vigent, un bitllet individual solament el pot expedir una empresa que té autorització per a fer un servei regular. I Bus Exprés, davant la llei, no és més que una agència que contracta serveis discrecionals. Una altra manera d'enxampar Bus Exprés seria poder provar que l'empresa fa publicitat dels seus serveis, que té una oferta estructurada. Segons Robert Ramírez, "des de la Direcció General estem convençuts que Bus Exprés ven bitllets i té una oferta a un públic determinat. És a dir, que actua com una companyia de transport regular quan, de fet, no ho és.

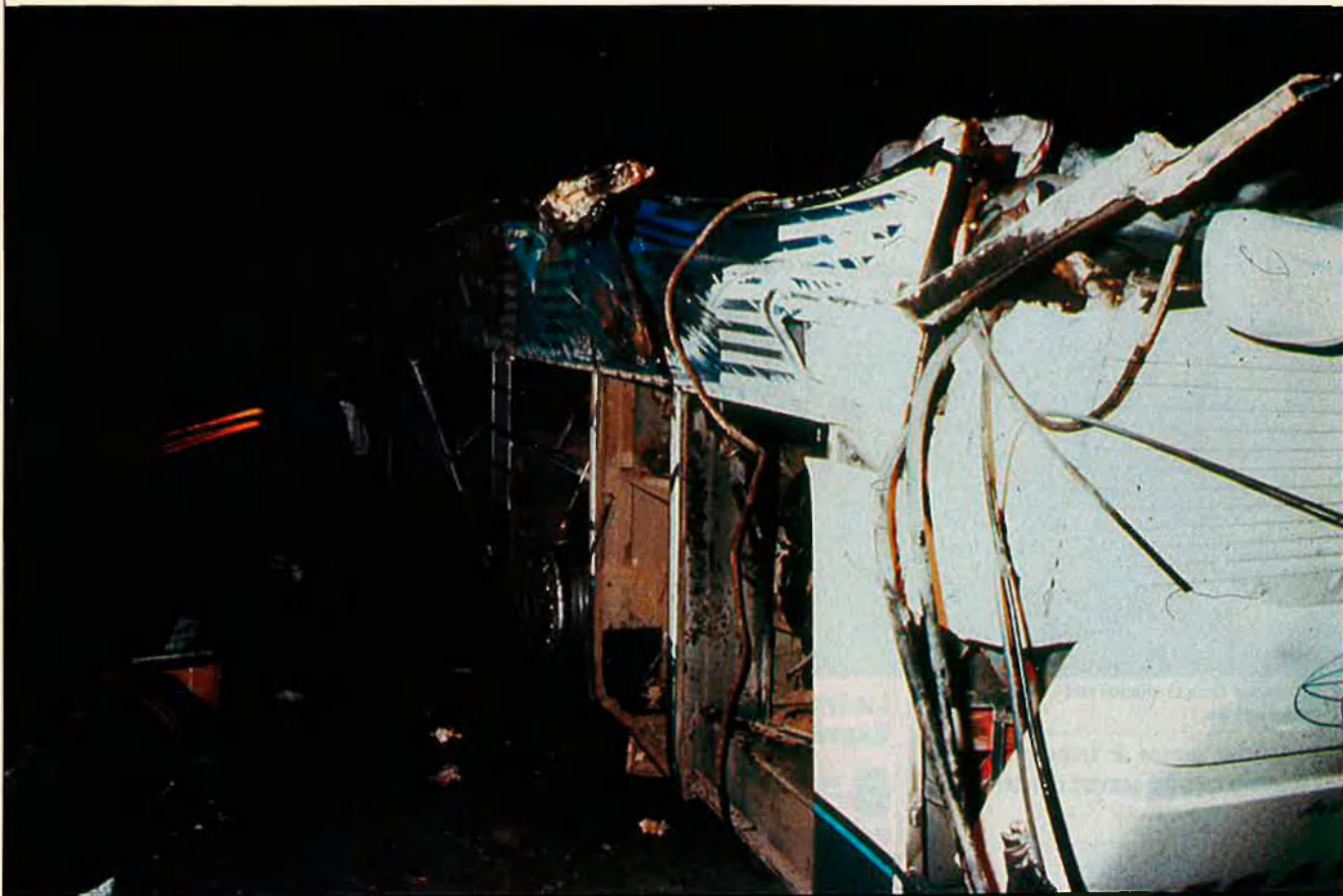
Però amb el nostre convenciment no n'hi ha prou, ho hem de poder demostrar, documentar".

### UN CAS COM UN CABÀS

El cas de Bus Exprés s'ha convertit en sinistrament emblemàtic d'un dels negocis que més han pujat en els últims anys: el transport il·legal de viatgers per carretera. Les anomenades companyies o agències pirates basen la seva continuïtat en uns beneficis poc o gens declarats, que en el cas de Bus Exprés es calcula que eren d'uns 60 milions nets a l'any. Només a la circumscripció de Barcelona hi ha unes 15 o 20 companyies de transport pirates que la Direcció General de Transports del Departament d'Ordenació Territorial i Obres Públiques té més o menys comptabilitzades. Segons Robert Ramírez, director general de Transports, resulta difícil saber quantes companyies pirates hi ha a tot Catalunya.

Totes aquestes companyies tenen un origen o una causa històrica comú. Fins l'any 1987, any de la nova llei, va ser vigent a tot l'estat la Llei de Coordinació amb el Transport Ferroviari emesa per les corts franquistes en els anys cinquanta. En aquesta llei el Ministeri de Transports donava prioritat a Renfe per a la creació de línies regulars d'autocars a tot l'estat. Renfe va acaparar la immensa majoria de les autoritzacions. Finalment, podia acabar creant-les o no. Si no ho feia, la línia en qüestió no solament no es feia realitat, sinó que ningú, legalment, podia crear-la. Com que la demanda existia i era creixent, les activitats al·legals, il·legals o para-legals van anar proliferant de manera anàrquica. Al principi era algú d'un poble que començava fent viatges en una furgoneta, després, si la cosa funcionava i hi havia possibilitat de negoci, apareixia l'autocar.

El 1987, la Llei d'Ordenació del Trans-



Les imatges terribles de l'accident de Torreblanca encara són presents.

ARXIU

port Terrestre (LOTT) vol posar una mica d'ordre al caos. D'entrada, desapareix la prioritat que tenia Renfe en la creació de qualsevol línia de carretera. Es liberalitzava el mercat. Però en alguns casos ja era tard, perquè les companyies pirates ja feia temps que funcionaven. Segons Robert Ramírez, les empreses pirates han continuat donant servei perquè "han estat prou imaginatives: recullen la gent a la porta de casa seva, són més barates... En definitiva, aprofiten la seva il·legalitat per ser més competitives". Les companyies de transport pirates que funcionen avui al Principat operen bàsicament comunicant Andalusia i Catalunya. El negoci, tenint en compte els entorns socials on s'ubica (centre i perifèria metropolitana) i al públic al qual es dirigeix, es basa en els viatges que realitzen persones d'origen andalús, extremeny o murcià que es van establir a Catalunya després de les grans onades migratòries dels cinquanta i seixanta.

Hi ha altres companyies pirates que realitzen altres recorreguts, com ara d'Alacant a Andorra fent parades més o menys pre-establertes a Tarragona o Lleida. L'ham consisteix a convèncer l'u-

suari que podrà anar a Andorra a esquiar o a comprar per menys diners, per exemple.

En tots els casos, el públic s'assabenta de l'existència d'aquests viatges i s'hi apunta perquè algú del barri els ho ha dit o perquè l'empresa en qüestió s'anuncia més o menys lacònicament en les guies de reclam que es reparteixen a domicili. El boca-orella, el to familiar i la complicitat dels usuaris amb les companyies és la via directa que va actuant d'equilibrador d'oferta i demanda. Tots els trajectes tendeixen a fer-se amb regularitat (cada dia, dia per altre, etc.), segons la demanda existent en un moment determinat. L'usuari habitual ja sap, per exemple, que com que per al dia tal no hi havia prou passatge, el viatge s'ha suspès.

#### MILITARS

Un altre dels sectors on actuen companyies pirates és en el transport de joves que compleixen el seu servei militar des dels seus llocs de residència fins a les unitats de destinació. Els autocars que cobreixen aquestes línies, des de les grans ciutats fins a les casernes, sovint

estableixen diverses escales en el trajecte i s'aturen a municipis per recollir altres soldats. Segons van confirmar fonts del Ministeri de Defensa a EL TEMPS aquests viatges no tenen "cap relació amb les autoritats militars i actuen de manera exclusivament privada". No obstant això, alguns soldats que han agafat aquests vehicles en la línia València-Madrid han comentat a EL TEMPS que "tenen parades a Madrid centre i a cada caserna; en ocasions entren a les casernes i ens esperen a l'eixida. Realitzen sortides regulars cada cap de setmana, que és quan tenim permisos, i saben en quins pobles hi ha soldats, perquè es desvien per anar a per ells. Algú els passa la informació i, naturalment, el preu és més barat que el de la línia regular".

Robert Ramírez, per la seva banda, ha delcarat a EL TEMPS que no tenia notícia de com funcionaven aquest tipus de viatges. "Si hi ha irregularitats, des del punt de vista del transport pot ser que els viatges els faci una empresa que no té l'autorització de tipus nacional (de més de 100 km) o bé que l'empresa, de tipus discrecional, actuï com una empresa de línia regular".



L'arribada d'Enatcar eliminà moltes línies pirates.

RAFA GIL

Parlar d'empreses de transport pirates és sinònim quasibé sempre d'inexistència de dades, de números.

#### INSPECCIONS

Els responsables de Transports de la Generalitat valenciana i els de la Generalitat de Catalunya tenen com a principals armes quantificadores de la pirateria les inspeccions. Les inspeccions a vehicles en carretera o a les mateixes empreses s'inicien perquè hi ha sospites d'il·legalitat o perquè en les inspeccions rutinàries es detecten irregularitats. Malgrat que la pirateria a la carretera és un pop amb tentacles que s'escorren amb facilitat, l'any 1991, el conseller d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports de la Generalitat Valenciana, Eugeni Burriel, anunciava que les línies pirates havien deixat d'existir al País Valencià.

Des del 1984, en què la Generalitat valenciana tenia competències per a actuar contra les empreses il·legals, es va ençar una dura campanya contra les empreses que fins aleshores havien actuat impunement. Una comissió de representants d'empresaris pirates es va entrevistar amb el director general de Transports per demanar una amnistia. La comissió d'empresaris va triar el nom d'autobús de l'esperança. La Generalitat es va negar a arribar a cap acord. Des d'aquell moment es van establir controls compartits per les generalitats valenciana i de Catalu-

#### La trama empresarial de Bus Exprés

**B**us Exprés, l'empresa propietària del vehicle accidentat a Torreblanca no treballava a soles. El seu propietari, Emiliàno Pascual, que actualment es troba en parador desconegut, tenia una societat amb Manuel Gallego, propietari d'Autocares Noreste i Autocares Roma. Havien format Agrupacar, una entitat fantasma que no apareix en el registre mercantil de Barcelona ni en l'arxiu d'empreses de viatges de la Generalitat de Catalunya. Agrupacar, el gerent de la qual és Manuel Valero, era l'empresa que emetia els bitllets que eren donats als passatgers.

Agrupacar, que arribà a comptar amb 10 empreses, era la responsable de la línia pirata entre Barcelona i València i va ser teòricament dissolta quan Mediterraneo Exprés va aconseguir la concessió de la línia. Concessió que, més tard, seria arravassada a l'empresa per presumptes irregularitats comptables en favor d'Enatcar. Però Agrupacar continuava actuant i oferint viatges des de Barcelona fins a diverses ciutats andaluses amb reserves que s'obtenien en una àmplia xarxa de bars escampats, sobretot, per l'àrea metropolitana de Barcelona.

Els autocars que cobrien aquesta xarxa figuraven sota el nom d'Andalusia Exprés, però en dilluns i en divendres vehicles de Bus Exprés, i també de Noreste i Roma acudien per reforçar el servei si calia.

J. S.

nya i la Junta d'Andalusia en l'autopista i les carreteres més importants. L'any passat, Burriel deia que almenys les línies que tenien el seu punt de sortida al País Valencià estaven quasibé eliminades. Havien deixat d'existir les més importants que connectaven València amb Barcelona i amb Saragossa.

Les fonts empresarials a València ratifiquen que els controls han eliminat moltes de les empreses il·legals, però encara en queden. Des de València encara es poden agafar autocars cap a Extremadura que no corresponen a cap línia regular, el bar Extremeño és el lloc de partida.

La direcció general de Transports de la Generalitat de Catalunya no és tan optimista. Al Principat hi ha actualment 18 mossos d'esquadra que realitzen tasques d'inspecció de transports en carretera. A partir del mes de novembre aquesta dotació passarà a ser de 44. Segons dades de l'última memòria publicada pel Departament de Política Territorial de la Generalitat, el 1990 es van realitzar un total de 137 inspeccions, de les quals 18 van ser fetes a serveis regulars clandestins, és a dir, a empreses pirates. El nombre d'inspeccions realitzades l'any 1990 era un 13,22%, més que l'any 1989. Tot i així, la dotació humana de què es disposa per realitzar inspeccions és reduïda. A més, una inspecció a una empresa pirata posa en marxa el feixuc sistema burocràtic de l'administració: expedient sancionador i si la falta resulta ser molt greu, la multa és de 430.000 pessetes.

Una empresa pirata, doncs, pot anar sobrevivint sense massa dificultats perquè la inspecció a casa seva pot produir-se o no. I si es produeix, la possibilitat que té l'administració de clausurar el negoci comença a ser real quan l'empresa ha comès quatre faltes molt greus en un any.

La base de sosteniment de totes les companyies pirates de transport són els elevats beneficis. Per tant, la desaparició de la pirateria en el transport haurà de passar necessàriament per la constatació que aquestes empreses deixen de ser rendibles. Igual com en el cas de tots els pirates marins. Segurament, quan el Corsari Negre o John Silver, *el Llarg*, van deixar de trobar or als vaixells que abordaven en alta mar, van decidir que es dedicaven a una altra cosa.

Xènia Bussé  
Jordi Sebastià