

El paradigma de l'autopista del Maresme

## Què passa quan es fa una autopista

La construcció d'una autopista sempre porta polèmica. L'autopista del Maresme, actualment en construcció al nord de Barcelona, n'és un exemple paradigmàtic. S'hi barregen l'alta política, els conflictes competencials i l'impacte ambiental. Un còctel picant.

La comarca del Maresme, situada immediatament al nord del Barcelonès, és travessada per una carretera del tot insuficient i obsoleta: la N-II, escenari diari dels embussos més desesperants i barrera que separa els municipis del mar. La superació d'aquesta carretera, mitjançant la construcció d'una variant, és una reivindicació dels habitants i dels ajuntaments de la comarca de fa molts anys. Era l'any 1988. El Maresme rebia amb entusiasme la notícia que el Ministeri d'Obres Públiques havia decidit la construcció de la variant de la N-II, amb característiques d'autovia, des de Mataró –capital de la comarca– a Palafolls (vegeu al mapa la ubicació concreta de les poblacions). El traçat de la variant permetia de suprimir la N-II i d'esbatanar la comarca a mar. S'obrien perspectives molt engrescadores per al Maresmé.

Però pel mes de maig de 1990 arriba la sorpresa. El MOPU decideix de convertir la

futura autovia en autopista de peatge. La decisió del MOPU –oficialment “per motius econòmics”– va deixar literalment descol·locats els socialistes catalans, incapços de justificar un canvi d'opinió tan sobtat com radical. El Maresme va reaccionar enèrgicament. La indignació per la notícia del nou peatge s'afegia al malestar existent per la manera com s'havien dut a terme moltes de les expropiacions de terrenys per on havia de passar la carretera. Semblava clar que si no es produïa una rectificació del ministeri, els costos polítics del PSC al Maresme –una comarca de força pes econòmic i demogràfic– podien ser molt elevats. De seguida, però, va quedar clar que el ministre Sáenz de Cosculluela no es desdiria, de manera que els esforços del PSC es van orientar a provar de “maquillar” al màxim aquesta mesura tan impopular.

El primer argument usat des de les files socialistes fou que totes les autopistes previstes

de construir per la Generalitat de Catalunya també eren de peatge. En una duríssima nota oficial (juliol del 1990) el consell executiu de la Generalitat recordà que, a diferència de l'autopista del Maresme, “les autopistes de peatge que actualment s'estan fent o s'han fet a Catalunya, sempre, des del primer moment, s'han plantejat com de peatge”.

Immediatament el PSC abandonà aquest argument i, en boca de Josep Maria Sala, assegurà que el ministre Cosculluela estava disposat a donar al Maresme “compensacions fabuloses, la qual cosa significa que en cap moment es desatendrà la comarca”. La promesa no serveix de res. Al Maresme la plataforma antipeatge, constituïda al mes de maig, pren força i els ajuntaments –inclosos els alcaldes socialistes– estan units per enfrontar-se al ministeri.

Però la unitat rep un cop duríssim quan es fa pública la possibilitat que finalment l'autovia es privatitzi i tingui un peatge “tou”



Simulació fotogràfica d'abans i després del tram de Sant Adreu de Llavaneres.

ARXXIU

(barat). Aquesta solució respon a un pacte entre el govern espanyol i l'empresa ACE-SA, que té la concessió de l'explotació de tres autopistes del Principat (A-2, A-7 i A-19) fins a l'any 2004. El pacte és el següent: ACESA es compromet a construir l'autopista amb un sistema de peatge tou a canvi que el govern prorrogui les concessions d'ACE-SA fins al 2016.

Els rumors es confirmen el dia 1 de desembre. El pacte es fa oficial i els socialistes catalans –inclòs l'alcalde de Mataró, Manuel Mas– el consideren satisfactori. El PSC dona per tancat el problema. La unitat comarcal es trenca i els socialistes surten airosos d'una situació ben complicada.

Si pel costat socialista la cosa quedava tancada, per la banda convergent es declarava

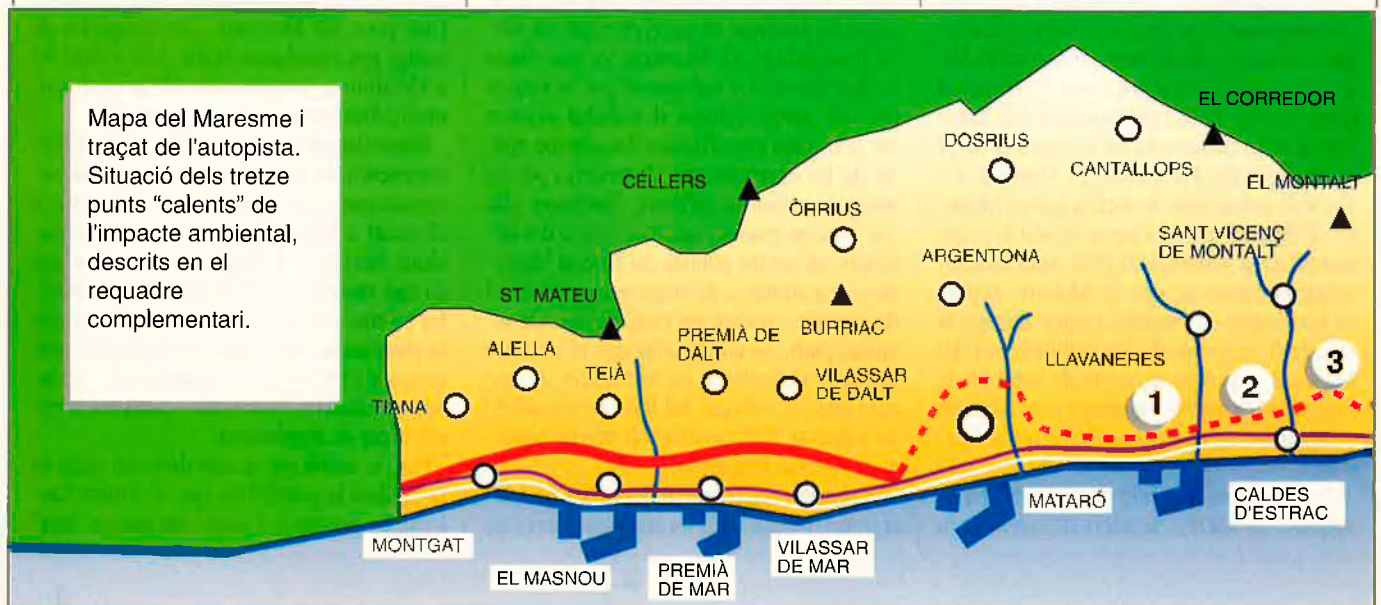
més oberta que mai. Jordi Pujol anunciava immediatament, un cop fet públic l'acord, que la Generalitat s'hi oposaria “políticament i jurídicament”. La Generalitat considera que el pacte és un atac a les competències autonòmiques, perquè l'explotació de les autopistes del Principat havia de ser traspasada automàticament al govern català l'any 2004, data de finalització de les concessions d'ACE-SA. A conseqüència del pacte, la Generalitat no podrà començar aquesta explotació fins al 2016 (actualment el tema està pendent de resolució pel Tribunal Constitucional. També hi ha un recurs contenciós-administratiu presentat pel Consell Comarcal del Maresme al Tribunal Suprem).

La privatització de l'autopista del Maresme posava damunt la taula no solament un con-

flicte competencial sinó també, segons la Generalitat, un greuge comparatiu en les inversions del MOPT a Catalunya. El fet és que el trajecte Mataró-Malgrat és l'únic itinerari del “Plan Nacional de Autovías” que ha estat privatitzat i convertit en una autopista de peatge.

#### L'IMPACTE AMBIENTAL

La construcció d'una autopista fa saltar sempre el tema ecològic. Una via d'aquestes característiques representa gairebé sempre una forta agressió al territori, que cal atenuar amb mesures especials. Si quan el projecte del MOPT era fer una variant de la N-II molts ajuntaments i col·lectius ja van presentar al·legacions sobre l'impacte ambien-



#### L'impacte i les alternatives

**U**n estudi realitzat recentment pel Centre d'Acció Territorial i Ambiental del Maresme (CATAM) situa tretze trams “calents” en què l'impacte de l'autopista del Maresme és especialment greu.

Són els següents (en el mateix ordre del mapa):

1. Torrent del Balís (municipi de Lllavaneres). Proposa un viaducte d'uns 400 metres que acabi amb la construcció d'un túnel o fals túnel de 250 m. aproximadament.

2. Turó de la Serreta (Sant Vicenç de Montalt). Proposa de fer-hi un túnel de 300 m. aproximadament.

3. Peatge del Rial de Font de Jonc (Arenys de Mar). Proposa d'eliminar-lo i de situar cabines en petites àrees a to-

tes les sortides de l'autopista.

4. Peatge d'Arenys de Mar (Arenys de Mar). Proposa un canvi d'ubicació, més al nord.

5. Viaducte sobre la Riera d'Arenys (Arenys de Mar). Proposa d'allargar-lo fins a uns 400 m. per facilitar la mobilitat de les persones, donar més amplitud visual al poble i fer el territori més permeable.

6. Enllaç Calella Sud (Calella). Gran interès biològic-faunístic. Proposa suprimir aquesta sortida.

7. Torrent Fondo (Calella). Proposa salvar els terraplens excessivament alts amb uns viaductes.

8. Torrent dels Frares (Calella). Proposa no encanonar aquesta riera per prevenir riades.

9. Turó Torrent de Carreu (Pineda). Proposa un túnel de 400 metres.

10. Vall de Sant Pere de Riu (Tordera, Pineda i Santa Susanna). Punt extremadament crític. Proposa un túnel que surti per Santa Susanna.

11. Fondo de Can Cases (Santa Susanna). Proposa la supressió del pas per aquesta vall.

12. Peatge de Cal Capità (Santa Susanna). Proposa de suprimir el peatge i de substituir-lo per cabines a les sortides.

13. Zona entre la Vall de Sant Genís i la N-II (Sant Genís de Palafolls). Proposa un viaducte de 150 metres enllaçat amb un fals túnel de 200 metres.

E. V.

tal, la conversió en autopista de peatge ha agreujat el problema. El Maresme es pot dividir en tres grans unitats de paisatge –serralada, plana i litoral– que es disposen paral·lelament a manera de tres grans franques. Una bona part dels processos dinàmics (rieres, desplaçament de fauna, boscos, camins humans) que es donen a la comarca tenen un sentit transversal a aquestes tres unitats. L'autopista ho talla tot de mig a mig. Segons un estudi del centre d'Acció Territorial i Ambiental del Maresme (CATAM), hi ha tretze punts al llarg del recorregut en què aquesta agressió és especialment greu (vegeu requadre).

Els ajuntaments de la comarca han fet seves les preocupacions dels ecologistes. Fa dues setmanes, el president del Consell

Comarcal, Ramon Camp (CiU), va fer cap a Brussel·les per presentar una denúncia contra el MOPT davant la Direcció General del Medi Ambient de la Comissió de les Comunitats Europees (l'entitat ecologista DEPANA ja ho havia fet anteriorment). El motiu formal de la denúncia és que no s'han realitzat els estudis d'impacte ambiental corresponents a les obres de l'autopista. La denúncia presentada per Ramon Camp, que ha dedicat molt d'esforç a la problemàtica de l'autopista aquests últims anys, inclou també una llista dels punts conflictius del traçat de la carretera, amb les corresponents propostes per a disminuir l'impacte ambiental (vegeu en un dels gràfics les diverses maneres que hi ha de fer-ho).

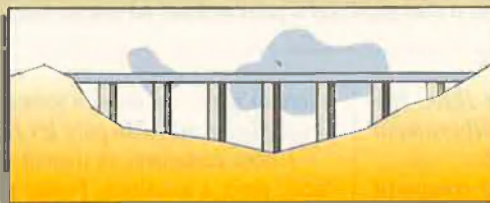
La denúncia delata irregularitats flagrants, com el fet que no hi hagi cap estudi d'impacte ambiental de la variant de Mataró (el primer tram de l'obra) i que l'estudi de la resta de quilometratge correspongui al projecte de variant de la N-II, i no al projecte de finitiu d'autopista de peatge.

Però al Maresme les màquines treballen a tot ritme. Pràcticament el 80% del recorregut està en obres. Les sentències del Tribunal Constitucional, del Suprem, i de les Comunitats Europees trigaran a venir. A la comarca la gent el que vol es veure acabada l'obra d'una vegada. Són molts anys reclamant-la, però això sí, com diu Ramon Camp: "que la facin, però que la facin ben feta".

Eduard Voltas



**Dalt: viaducte (solució ecològica)**  
**Baix: terraplè (habitual)**



**Dalt: túnel (ecològic)**  
**Baix: trinxera (molt perjudicial a l'entorn)**

