

La tribuna

¿Què fer amb el Pla «faraònic»?

El Pla és vigent i genera unes obligacions als administrats i a l'Administració

FERRAN

Goya



Una de les poques idees que genera consens entre el Govern, l'oposició parlamentària, oposició extraparlamentària, ciutadans, etcètera és la de que cal deixar de banda les «obres faraòniques».

També al programa electoral de 2011 de DA podíem llegir al capítol *Infraestructures: la justa mesura*, les frases següents (pàg. 25): «La planificació de les inversions en infraestructures ha d'estar estretament lligada a la situació de les finances públiques i a la necessitat objectiva de l'equipament».

Sense explicitar-ho, sembla que els redactors del programa electoral tenien molt clar que el pla del PLA ni responia a necessitats, ni mai Andorra ha tingut els recursos per finançar-lo.

Jutgin vostès mateixos: segons el «pla de noves infraestructures viàries» abans de 2015 haurien d'estar acabades les següents infraestructures: el túnel d'Aixovall (25M€), el del Solà d'Andorra la Vella (150 M€), la desviació de La Massana (25M€) i altres actuacions fins a un cost total de 230 M€.

En un article publicat el juny de 2003 –quan el cap de Govern actual era president del Grup Parlamentari Liberal– vaig escriure un article sobre la proposta de **Forné**, allí entre altres coses deia que el Pla viari era «una proposta fantàstica que és insostenible ambientalment, econòmicament i socialment».

Des de que és cap de Govern, el mateix **Antoni Martí** ha qualificat de faraòniques les grans infraestructures viàries fetes els darrers anys.

De tanta coincidència de parers no podem més que felicitar-nos. Tanmateix, avui encara, la imponent presència de la maqueta que condensa gràficament els somnis megalòmans dels governs del PLA



NOE

i que podem veure a l'entrada de l'edifici del Govern, ens recorda que DA no ha elaborat encara una planificació alternativa al pla «faraònic» de **Forné**.

Continua vigent, en conseqüència, el «pla sectorial de noves infraestructures viàries» de l'any 2003 i ratificat –després del període d'allegacions el 20 d'abril de 2005.

Podem creure que el Pla ja és una relíquia del passat, «paper mullat» i que «de fet» aquest Pla ja està derogat; però no, sense cap acte administratiu «positiu» el Pla és vigent, genera, per tant unes obligacions als administrats i a l'Administració, té caràcter executiu i vincula la planificació comunal (els plans d'urbanisme parroquials). No ho dic jo, ho diu la Llei General d'Ordenament del Territori i Urbanisme.

El pla, es concreti o no en obres reals, no és cap ficció, te uns efectes

Des de que és cap de Govern, Antoni Martí ha qualificat de faraòniques les grans infraestructures viàries fetes els darrers anys

jurídics reals sobre els plans d'urbanisme, sobre la propietat territorial i, en conseqüència, sobre l'economia del país.

ALTRA COSA és que, sense una nova eina de planificació viària, les (poques) obres noves que es vagin executant perdin la coherència i l'eficàcia que, se suposa, tindrien si formessin part d'un pla preconceptut.

Ara bé, aquest nou Pla viari no pot fer-se amb els mateixos errors conceptuals que el de l'any 2003; perquè el problema no era només de «mesura», ni de recursos finan-

cers, era un problema de concepte i d'objectius.

A l'article que vaig escriure l'any 2003 exposava metodologia i objectius: «La base metodològica, per resoldre els diferents problemes que afecten la vida quotidiana comença per la diagnosi de la situació actual, de les previsions econòmiques, demogràfiques i de necessitats dels usuaris, de la capacitat i l'activitat dels poders públics per incidir en els comportaments dels particulars i del mercat, continua pel plantejament de noves possibilitats viables per resoldre els problemes detectats, i acaba per la selecció raona-

da, entre aquestes possibilitats, de la millor alternativa».

I continuava dient: «És urgent oposar una alternativa al model megalòman i inviable (...) Una alternativa que ha de proposar un pla viari global –potser seria millor dir un pla de desplaçaments urbans i interurbans– basat en la recerca d'un equilibri durador entre les necessitats socials en matèria de mobilitat i de desenvolupament econòmic, d'una banda, i la protecció ambiental i de la salut, de l'altra. Aquest pla ha de proposar objectius ambiciosos de disminució del tràfic automòbil, de desenvolupament del transport col·lectiu, de l'ús coordinat de totes les formes de desplaçaments, sobre tot per una assignació apropiada de la via pública als diferents usuaris que ultrapassi el monopoli de l'automòbil, amb la utilització de mitjans de transport més eficients energèticament i menys contaminants».

No he tingut mai vocació ni de predicador en el desert ni, molt menys, de profeta, però no em puc estar de repetir la conclusió de l'escrit de 2003: «Amb un pla alternatiu al del ministre **Serra** podríem estalviar molts quilòmetres de túnels, molts quilòmetres de carretera damunt la ribera dels rius, molta energia, molts impactes i molts diners».

POTSER ARA, el govern de DA serà capaç de fer de la necessitat virtut. Per demostrar-nos la sinceritat de la seva confessada aversió a les obres «faraòniques» no estaria de més un acte simbòlic com el de retirar la maqueta de l'entrada del edifici de Govern. El ministre del ram, podria solemnitzar aquesta retirada suggerint als organitzadors de la tradicional «crema del mai» de Canillo una petita innovació sobre el material combustible, i aprofitar la maqueta –si és que a més de faraònica no és tòxica– per alimentar la crema de l'avet.

Així, tots ens quedaríem més tranquils, convençuts que la temptació de recomençar les obres del pla faraònic està totalment descartada. ≡

Enginyer