

## Conferència del Cercle d'Economia

### Túnel d'Envalira: Tancarà el Pas?

18/04/2002

Sr. Miquel Alís

#### Cònsol d'Encamp entre els anys 1988 i 1995

Bona nit.

Abans de tot, us parlaré potser d'uns punts cronològics que ens ajudaran a entendre el que direm després, perquè penso que fa falta.

Es va començar a parlar del túnel d'Envalira —potser ja se'n va parlar una mica abans— quan va venir el copríncep de Gaulle a Andorra. Crec que era l'any 1963. Des de llavors, i fins a avui, totes les legislatures, tots els consells generals que hi ha hagut i tots els governs han parlat del túnel d'Envalira. Potser la intensitat va baixar una mica a partir del moment que es va construir, que es va eixamplar, la carretera del port d'Envalira —hem de ser tots conscients que la carretera que tenim al port d'Envalira és la millor que tenim a Andorra. En eixamplar aquesta carretera, potser se'n va parlar menys, però, després, la construcció dels túnels tant del Cadí com del Puymorens va tornar a donar una empenta al túnel d'Envalira. I és a partir del 1983, quan es du a terme un estudi econòmic - tècnic d'una comunicació subterrània al port d'Envalira.

En aquell moment hi havia en projecte quatre possibilitats, és a dir, hi havia túnels que anaven des de 2.800 metres fins a 6.500 metres, que era el túnel a la cota més baixa. Després d'estudiar-los, es va recomanar la primera solució, que era un túnel d'uns 2.800 metres amb 1.600 metres d'accessos, i hi havia conjuntament la carretera per la solana —la solana és la muntanya que ens queda a la part esquerra baixant cap a França. En aquell moment es va iniciar un estudi geotècnic i geològic de la zona.

Però, potser, quan es va començar a parlar-ne més seriosament va ser l'any 1995, a l'octubre, quan el Consell General ja pren l'acord per a la construcció i el manteniment del túnel d'Envalira i els accessos per concessió administrativa. El Consell, en aquell moment, el que volia era que el túnel fos de peatge i la carretera de la solana, gratuïta. S'ha de dir que llavors es veia difícil construir aquesta carretera de la solana, perquè ja es parlava d'un cost de —crec— catorze mil milions de pessetes més que el túnel d'Envalira. El 1995, doncs, el Govern, després de l'acord del Consell, treu a concurs la construcció, l'explotació i el manteniment del túnel d'Envalira per concessió administrativa.

En aquest projecte de concurs hi va haver dues propostes: la primera era el túnel amb els accessos i la segona, el túnel i la carretera de la solana, més els accessos al Pas de la Casa. És dir, dues possibilitats: túnel sol, i túnel i carretera de la solana. I es va fixar que la concessió màxima seria de cinquanta anys, que el túnel seria de peatge i la carretera de la solana, gratuïta. El Govern també va fixar en aquell moment que la seva aportació hauria de ser mínima, i el termini de presentació de les ofertes va quedar fixat per al desembre de l'any 1995.

El 1996 es va fer la selecció de les agrupacions que havien de participar al concurs. Al principi hi havia catorze empreses, vuit de les quals van ser seleccionades pel Govern, i només quatre van presentar ofertes. Del 1997 al 1998 hi ha la presentació i l'aprovació del projecte de Llei del Consell General per a la construcció del túnel d'Envalira. Molts es preguntaran: "Per què un projecte de llei?". Ho explicarem. Perquè calia fer una derogació d'uns punts de dues lleis del Consell General. Primer, però, hauria de dir que la inversió que es preveia, el cost —que no consta a la llei—, era de 8.806 milions de pessetes, i l'empresa concessionària demanava una subvenció de 3.829 milions de pessetes pagats en aquell moment, al 1998. Però com que el Govern pagarà a aquesta empresa la mateixa quantitat durant deu anys, aquests 3.829 milions s'han convertit en 6.213 milions, a un interès de més o menys —segons es va dir al Consell— un 6,5% —un interès una mica alt—, cosa que representa que el Govern pagarà a aquesta empresa durant deu anys 621,3 milions de pessetes anuals. Això és la subvenció. I en aquest cas, es va haver de derogar un punt de la Llei de finances que fixava els plurianuals en cinc

anys, i no en deu. Aquesta concessió també es va acordar a cinquanta anys, a partir de 1998. I també es va derogar un punt de la Llei de contractació pública, que fixava el límit d'any en menys nombre, i amb un Decret del Govern a partir de la nova llei es va fixar un peatge per al túnel d'Envalira, i es van fer dos preus: un per a l'hivern i un per a l'estiu, i també un preu per als cotxes i un per als vehicles pesats. Els preus van del mínim per als cotxes a unes 700 pessetes; això són preus de 1997. Aquí hi ha una fórmula de revisió que és proporcional a l'IPC, a la variació de l'IPC a França, a Andorra i a Espanya. El 50% és l'IPC andorrà —crec—, el 25% espanyol i el 25% francès. Així doncs, els preus del peatge van des d'un 700 pessetes el més baix, que és el preu per al cotxe durant la temporada no hivernal, a 2.400 i una mica més per als vehicles pesats en temporada d'hivern.

El 31 de gener de 1999, aquesta empresa va presentar el projecte de construcció, que s'havia de finalitzar —i dic "s'havia", perquè no s'ha finalitzat encara— el 31 de gener del 2002. Tenien tres anys per fer-ho. El ministre m'ha dit aquesta tarda que compten que estigui acabat el mes de juny.

Voldria parlar també, perquè s'entengui el que direm després, d'algunes de les característiques geomètriques i tècniques del túnel d'Envalira. És un túnel bidireccional, amb una llargada de 2.850 metres, una amplada de 8,25 metres, dos carrils amb una mitjana —és com el túnel del Cadí, no com el de Puymorens, que té una línia -cosa que li dóna més seguretat- i unes voreres. Després del túnel, al costat del Pas de la Casa, hi ha un viaducte d'una longitud d'uns 220 metres. Entre els dos costats, hi ha un total d'accessos de 1.130 metres, i el total del projecte fa uns 4.200 metres.

La connexió amb la RN-22 a França es fa a través d'una rotonda, i si el viaducte està tot construït dins d'Andorra, gràcies a les permutes que s'han fet, la rotonda està construïda tota dins de França —ja parlarem dels problemes que vindran, després—, ja que no entra dins de la permuta que es va fer amb França. I això és així, perquè el Govern francès ha volgut que la RN-22 sigui totalment francesa —jo ho entenc d'aquesta manera—. En canvi, la connexió amb la carretera general número 2 es fa a través d'un encreuament —segons el que he vist als plànols, no hi ha cap rotonda—; el peatge està al costat d'Envalira, no al costat del Pas de la Casa. Al túnel hi ha uns equipaments de seguretat, sistemes de detecció i extinció d'incendis, cambres de ventilació, etc., tot el que hi ha d'haver dins d'un túnel. Però també hi ha uns serveis de FEDA i STA —em consta—, i crec que també hi ha aigua per al sistema d'extinció d'incendis, i a mi m'hauria agradat que hi hagués també un tub per portar aigua potable al Pas de la Casa, en cas que es necessités.

Arran de la construcció d'aquest túnel han sorgit uns problemes. Com he dit abans, el viaducte es trobava en part a Andorra i en part, a França. I es va fer una permuta. Ara el viaducte es troba tot en territori andorrà. En el moment de fer aquesta permuta sorgeix la necessitat d'establir un tractat amb França per a la rectificació de la frontera, amb el qual s'han intercanviat, entre Andorra i França, una mica més de 15.000 metres quadrats. En la rectificació de la frontera hi ha hagut un problema col·lateral —del qual ja n'hem sentit a parlar—, que és el problema de les Abelles, de la frontera de l'estany, el problema que hi havia sobre l'estany amb Porta.

També hi ha hagut —i hi ha en aquest moment— un problema que té més aviat el Govern francès amb el Comú per l'expropiació del terreny de la rotonda. Aquest problema no està resolt. Sembla ser —segons m'ha dit el ministre— que arribaran a una solució cap al mes d'octubre o novembre, però el túnel es vol obrir abans. Jo crec que el túnel serà una sort per al Pas de la Casa, perquè hi haurà uns accessos directes al Pas de la Casa.

Un altre problema que ha sorgit, després o al mateix temps de la construcció, és un problema amb SAETDE. SAETDE diu que els terrenys de la sortida del túnel estan dins de la seva concessió, però alguns pensem que no. Bé, ja en parlarem després, si convé.

I ara arribem a la influència del túnel d'Envalira sobre el Pas de la Casa. Primer de tot, us donaré tres postures, que són meves, i per tant, molt personals. En primer lloc, he de dir que la construcció del túnel d'Envalira és una bona obra, però ni avui ni en el moment en què es va decidir no és una obra —al meu entendre— prioritària per a Andorra. Andorra tenia altres necessitats a part d'aquest túnel d'Envalira. Crec que els diners s'haurien pogut invertir a Andorra i a Escaldes per solucionar el problema real que tenim de circulació i aparcaments. En segon lloc, estic convençut que el túnel d'Envalira no s'ha construït al Pas de la Casa. Alguna vegada he sentit que s'ha construït al Pas de la Casa, però per a mi no s'ha construït al Pas de

la Casa, sinó amb la intenció de fer passar de l'altre costat del port d'Envalira una part del turisme i del comerç cap al Pas de la Casa. I en tercer lloc, avui el túnel d'Envalira és una realitat, vull dir que s'obrirà d'aquí a uns mesos, i estic segur que els habitants del Pas de la Casa —coneixent-los com els coneixem, que són gent molt lluitadora— sabran treure'n rendiment i aquest poble encara millorarà més gràcies al túnel.

El millor túnel per al Pas de la Casa, per a mi, no era aquest. Quan abans he parlat dels projectes de túnel, hi havia: aquest túnel, ara tal com està; un túnel en cotes més baixes, que encara perjudicava més al Pas de la Casa, i després, un túnel —del qual potser al principi no he parlat—, que el Comú d'Encamp havia previst per a l'any 1970 o 1971 i que es feia per sobre del Pas de la Casa. Aquest últim, per a mi, era el millor túnel per al Pas de la Casa.

Ara donaré uns punts negatius i, després, uns punts positius per al Pas de la Casa. Aquesta situació de la boca est, per sota del Pas de la Casa, per a mi és un punt negatiu, però es pot millorar. En què es pot millorar? Primer, amb una bona senyalització. A molts ens ha passat que, en venir de França —almenys a mi em va passar—, al principi, que hi havia el túnel de Puymorens, quan te n'adonaves ja eres dins del túnel. Això és el que busquen les societats concessionàries: fer entrar el màxim de gent possible dins del túnel. Això, amb una bona senyalització, no passarà. Com es pot millorar, també? Construïnt-hi un altre accés, a més del de la rotonda de la nacional 22, per a la gent que pugui de França i que s'hagi equivocat després de la rotonda i vulgui anar al Pas. Si no hi ha un altre accés, aquesta gent estarà obligada a agafar el túnel. Per tant, el que hem de demanar és que hi hagi un altre accés, una segona possibilitat, perquè aquesta gent pugui entrar al Pas de la Casa si la seva voluntat era aquesta.

Un altre punt negatiu és l'encreuament a la boca oest, al costat d'Envalira. Aquest encreuament no es fa a través d'una rotonda —tinc uns plànols aquí i la gent els podrà consultar—, sinó que dóna la prioritat a l'accés del túnel. És a dir, pugem de Soldeu i la carretera més ampla, a la dreta, és la d'accés al túnel, mentre que la d'accés al port d'Envalira sembla un accés secundari. Ja ho veureu als plànols. Això s'hauria de canviar per una rotonda, i amb la mateixa senyalització de què parlava al principi.

Un altre punt important per a mi i per al Pas de la Casa és que el port d'Envalira ha de quedar obert tot l'hivern, perquè si no s'obre, podria passar el que passa als hiverns al Puymorens.

Un altre punt negatiu és la sortida del Pas de la Casa cap a França. Els cotxes —que ja sabem que marxen del Pas de la Casa entre les quatre i les cinc de la tarda i que ho fan tots de cop— arribaran a la rotonda que hi ha a la nacional 22 i no tindran prioritat; tindran prioritat els que vindran del túnel, dins de la rotonda, perquè sempre tenen preferència el qui ja hi ha dins de la rotonda. Crec que hi hauria d'haver un carril que passés pel costat de la rotonda, per la banda dreta, perquè els cotxes que baixessin del Pas no s'haguessin d'aturar. Un carril amb una línia contínua. No sé com s'ha de fer —no sóc tècnic—, però sí que veig que es podria fer així.

Un altre problema que hi veig jo és una empresa que hi ha al Pas de la Casa, que és Gasopas. No parlaré del comerç ni dels hotels, perquè ja en parlaran els companys que estan aquí, però, per exemple, estic convençut que Gasopas perdrà molts clients de trànsit.

I un altre punt negatiu és la influència sobre els comerços que hi ha al cap del port: gasolineres, hotels..., perquè està clar que qui passi pel túnel —per dalt—, pel cap del port, no hi passarà.

Hi ha, per això, uns punts positius —i amb això quasi acabaria—. La construcció, de la qual avui s'ha parlat al Consell, d'una nova plataforma conjunta de control duaner a la carretera nacional 22, a uns dos quilòmetres més avall de la rotonda. Això serà un punt positiu, perquè a les cues guanyarem aquests dos quilòmetres.

Un altre compromís que hi ha amb França, que és un punt positiu, és el de fer construir una altra via entre la rotonda i aquest control duaner, cosa que trauria encara més les cues del Pas de la Casa.

Un altre punt positiu és que hi haurà més seguretat al Pas de la Casa, en cas d'accidents, en cas de gent malalta... Sabran que sempre podran passar pel túnel d'Envalira.

Un altre punt positiu és que el trajecte entre el Pas de la Casa i la resta d'Andorra serà més curt. Això és bo per als treballadors, els qui van a treballar al Pas de la Casa, i també per als industrials del Pas, perquè podran trobar més treballadors que pujaran d'Andorra cap a dalt, perquè l'accés serà més fàcil. I també serà bo tant per als estudiants que han de marxar d'Andorra com per als que vénen a estudiar a Andorra.

I l'últim punt: el que s'hauria de preveure perquè tot això fos encara més positiu és una reducció de les tarifes del túnel per als habitants, per als treballadors i per als estudiants del Pas de la Casa.

I per acabar, només vull recordar que estic convençut que els habitants del Pas de la Casa, els treballadors —potser ajudats pel Comú d'Encamp— sabran treure un bon rendiment del túnel d'Envalira. El que al principi potser no va ser fet per a ells, estic convençut que ho sabran girar i convertir-ho en un punt positiu.

De moment, no tinc res més a dir, però estic a la vostra disposició per contestar totes les preguntes que em vulgueu fer.

*Un cop acabada l'exposició dels altres conferenciant, el Sr. Alís afegeix...*

Mentre escoltava els companys, he pres nota de tres o quatre punts. No m'allargaré massa.

En parlar del túnel d'Envalira, s'ha dit que amb aquest es millorava la comunicació amb França. Segur que serà millor passar pel túnel que pel port, però el que voldria dir és que quan el port d'Envalira està tancat, el tram del Pas de la Casa a l'Hospitalet també ho està —això quasi sempre, tot i que no vol dir que sigui el 100% veritat—, és a dir, que quant al port d'Envalira, el túnel no soluciona el problema, perquè quan el port estava tancat quedava igualment tancat del Pas de la Casa cap a baix. No sé si m'explico, però crec que tothom m'ha entès, en aquest cas.

Una altra cosa que voldria dir és sobre el que ha apuntat el Sr. Muntaner, el Jordi, en parlar de la treta de neu de la rotonda del Pas. Segons el que ens va dir el ministre, d'aquest tram ja se'n feia càrrec el Govern; es troba dins de França, però se'n feia càrrec el Govern. Al principi, en el projecte no hi havia previst cap accés directe al Pas venint d'Andorra, és a dir, que s'havia d'entrar a França per anar al Pas de la Casa. Ja us en parlaré després, perquè ara aquests accessos sí que hi seran —això és el que vam demanar nosaltres—. Aquest tram ha d'estar obert per a Andorra.

Un punt positiu que m'havia descuidat i que m'ha vingut al cap mentre escoltava els companys és que s'ha d'aprofitar, treure el màxim rendiment, d'aquest túnel. Crec que la qualitat de vida al Pas, un cop el túnel estigui obert, pot ser millor. Aquest punt també l'hauríem d'aprofitar entre tots, entre el Comú i tots els habitants del Pas de la Casa.

Amb qui no estic massa d'acord és amb el Sr. Muntaner. Jo crec que el Comú i les diferents associacions que hi poden haver al Pas de la Casa no han de ser competitiu, s'han d'ajudar els uns als altres. Penso que és una millora per a un Comú tenir un representant amb qui poder parlar, en comptes de convocar tothom. També crec que és bo que hi hagi associacions entre comerciants i hotelers; potser sí que als comuns —i jo he estat en un comú, i el Jordi també— de vegades es té por d'aquestes associacions, però el Comú d'Encamp no n'ha de tenir, perquè és una cosa bona: saber amb qui has d'anar a parlar és molt millor, i pots conèixer també des d'Encamp tots els problemes del Pas de la Casa. Perquè per conèixer tots aquests problemes s'hi ha de viure i s'ha de pujar sovint al Pas de la Casa. Saber el que pensen aquestes associacions, doncs, crec que és bo per al Comú. I invertir correctament els diners que es gasten al Pas de la Casa, perquè, de diners, al Pas de la Casa, el Comú en gasta molts, tot i que potser de vegades no estan ben invertits. Si escoltem els residents i els habitants del Pas de la Casa, aquests diners es podrien invertir millor.

És tot el que volia dir. Gràcies.