

Xavier Campillo DOCTOR EN GEOGRAFIA I PERIT JUDICIAL

“Els inventaris municipals de camins rurals són una eina imprescindible per poder promoure polítiques integrals de mobilitat a Catalunya”

Joan García / BARCELONA

Parlem primerament de la seva publicació ‘El llibre dels camins’. Perquè ha decidit escriure aquest llibre?

Calia respondre els interrogants i dubtes que la gent té sobre els camins i els drets de pas. Al llibre expliquem que són i com són els camins, quines categories hi ha, quins són públics i quins privats, i reivindicuem el valor cultural dels camins històrics entre d'altres consideracions.

Quina importància tenen els camins a Catalunya?

Únicament el 10% de la xarxa viària són carreteres, la resta camins i un nombre similar d camins privats. Les inversions s'adrecen gairebé exclusivament a les carreteres malgrat que els camins satisfan necessitats socials i econòmiques de primer ordre en molts àmbits: agricultura, prevenció d'incendis, accés als nuclis rurals, lleure i turisme.

Què cal fer davant d'aquesta situació i quins conflictes existeixen?

Cal un canvi de mentalitat. Deixar de veure els camins com una cosa marginal o una font de problemes, i valorar-ne la necessitat i les oportunitats que ofereixen per al desenvolupament rural. Els problemes giren al voltant de l'ús dels camins i afecten d'una forma molt directa als ciutadans. Són conflictes



Xavier Campillo és Doctor en Geografia i perit judicial. Ha publicat juntament amb Rafael López-Monné ‘El llibre dels camins’. Un manual per esvaire dubtes, desfer mites i reivindicar drets. En l'àmbit de la geografia és l'únic professional a Catalunya especialitzat en fer inventaris i dictàmens pericials de camins i drets de pas.

entre veïns o entre propietaris i ajuntaments. Molts camins són intrasmitibles a causa de l'abandonament del camp, de la destrucció dels mateixos camins o de tancaments il·legals. Els municipis rurals tenen pocs recursos per abordar aquests problemes. Alhora Catalunya no s'ha dotat d'una veritable política de camins i mobilitat rural que contempli les necessitats dels usuaris urbans i rurals, del trànsit motoritzat i no motoritzat. La llei de regulació de l'accés motoritzat al medi natural és un fracàs. Cal repensar

el model i garantir un accés ordenat i respectuós amb la natura, però també amb les activitats rurals tradicionals i la propietat privada. Els tancaments es deuen en part a la pressió que reben les finques rurals situades en zones periurbanes. Les finques que van resistir l'onada urbanitzadora es coneixen involuntàriament en zones verdes i es veuen perjudicades per l'accés incontrolat d'urbanites que volen gaudir del 'camp'.

I com acaben aquests conflictes?

Quan no hi ha acord

les disputes arriben al jutjat. En aquest cas jo intervinc com a perit judicial i apporto les proves perquè el jutge pugui jutjar. La qualitat tècnica i l'objectivitat dels dictàmens pericials són fonamentals per a una resolució justa dels conflictes. Als jutjats els ajuntaments sovint s'hi juguen el camins públics, que és un patrimoni que pertany a tots els ciutadans.

Quin és el paper de l'administració?

Els camins públics són de propietat municipal. Però els ajuntaments no poden complir les seves obligacions

sense tenir l'inventari de camins, que és un manament legal. La majoria d'ajuntaments incompleixen aquesta norma. La conseqüència és una gran inseguretat. Ningú sap quins camins són públics i quins no. Això és una font constant de conflictes i impedeix també arribar a solucions de consens en un marc clar de drets i obligacions. Passa el mateix amb els camins ramaders, que són de la Generalitat. Només el 10% dels municipis catalans disposen d'un expedient de classificació de vies pecuàries aprovat.

Perquè succeeix aquest fet?

Manquen recursos però falta també sensibilitat. No s'atorga als camins la significació social, econòmica i territorial que realment tenen. Això no és així a tot arreu. Al Regne Unit els inventaris es completaren l'any 2000. Mentre a Catalunya s'aproven de promig un expedient de vies pecuàries a l'any, a Andalusia en són 10.

Hi ha ajuntaments que aposten pels camins?

L'estat dels camins repercuteix directament sobre el benestar dels veïns. Els municipis fan inventaris per resoldre els conflictes que tenen oberts i per evitar-ne de nous o per conèixer el patrimoni municipal de camins i clarificar-ne la propietat abans de condicionar i senyalitzar camins per a l'ús públic.

Quina és el futur dels camins a Catalunya?

Malauradament, aquest no són encara a l'agenda dels partits polítics. Manca anàlisi, debat i propostes. Per exemple, els plans que prescriu la llei de mobilitat són obligatoris només per als municipis de més de 50.000 habitants i cap govern no ha impulsat que s'aprovi la llei de camins que preveu la disposició addicional segona de la llei de carreteres. Calen concepcions integrals de mobilitat, de les autopistes als camins, com les que hi ha a Suïssa i altres països avançats.