

La gratuïtat sense matisos de l'autopista i la desembussada de l'R16 obren històricament un escenari amb un potencial de millora -des del punt de vista dels usuaris ebrenco- que ara mateix planteja gairebé més incògnites que garanties.

Punt d'inflexió al corredor medi

Terres de l'Ebre Oscar Meseguer

L'1 de gener no caldrà pagar per utilitzar l'autopista per a anar fins a Tarragona i fins a Alacant, i a partir del 13 de gener, una doble via de tren entre Vandellòs i Tarragona trencarà amb un coll d'ampolla anacrònic que haurà costat més de 20 anys desfer. El gener del 2020 pot suposar, doncs, un punt d'inflexió històric per a la fluïdesa i la funcionalitat de l'anomenat corredor mediterrani, molt vinculat a nivell discursiu a l'eix ferroviari però igualment dotat d'un eix viari que, de fet, és el més potent des del punt de vista de l'economia i el transport de mercaderies. **"Sense les autopistes, ni la SEAT ni el Port de Barcelona haurien arribat a ser el que són avui"**, declarava al diari Ara l'exministre d'Obres Públiques Javier Sáenz de Cosculluela -contraposava l'argument a l'impacte negatiu que han tingut els peatges per als conductors catalans en general i ebrenco en particular- en un reportatge recent sobre el que ha suposat el "negoci" de l'AP-7 per a la Caixa, fins al 2018 principal accionista d'A-

L'autopista serà gratuïta fins a Tarragona i Alacant a partir de l'1 de gener

bertis, concessionària a través d'Acasa i Aumar dels trams de l'autopista de la Mediterrània entre Tarragona i la Jonquera, i entre Alacant i Tarragona respectivament. Este últim, que inclou el subtram ebrenco, esgota la concessió el pròxim 31 de desembre, amb la qual cosa a partir del dia 1 de gener del 2020 l'autopista quedarà lliure de peatges en este tram d'uns 375 quilòmetres, on el 2018 es pagava de mitjana 0,11 euros el quilòmetre.

El mateix reportatge, signat per Àlex Font Manté, conclouia que La Caixa va obtenir al llarg de 50 anys un benefici directe de més de 5.700

milions d'euros amb les autopistes, especialment l'AP-7. Una injecció extraordinària facilitada per les convertides ampliacions de les concessions per part de l'Estat, en el cas del tram Tarragona-Alacant allargant la vida de la concessió del 1998 al 2006 i després fins al 2019. La primera pròrroga va ser a canvi d'inversions. La segona ampliació -en temps del Pacte del Majestic entre Aznar i Pujol- es va concedir només i bàsicament a canvi d'una rebaixa de tarifes. Ara, la mamella s'ha eixugat per a Abertis, fonts de la qual admeten que l'AP-7 (des d'Alacant fins a la Jonquera) va donar al grup múscul financer per a convertir-se en el gegant que ha arribat a ser.

Els usuaris celebren el punt i final als peatges. La plataforma AP-i Grautua Ja! va fer dissabte passat a Amposta el tall de carretera número 240, a l'N-340, per a demanar l'alliberament de l'autopista. La seua pressió no haurà estat determinant, perquè la concessió caurà de madura, però la seua persistència ha mantingut viva la denúncia de la connivència entre el poder polític i l'econòmic al voltant del negoci de les autopistes.

Durant l'últim any els usuaris ebrenco ja han gaudit de bonificacions totals a l'AP-7 entre Alcanar i Vilafranca del Penedès, en desplaçaments d'anada i tornada en 24 hores. Un pedaç de darrera hora a un greuge històric, ja que, a diferència d'altres territoris, per les Terres de l'Ebre no hi existeix no ha existit una via alternativa d'altres prestacions i gratuïta: l'estudi informatiu de l'A-7 entre La Jana i el Perelló és en algun calaix del Ministeri de Foment. Ara ho serà l'autopista, però en una conjuntura en què la prohibició de circulació per la nacional als camions -aplicada a partir del setembre del 2018 per a reduir la sagnant sinistralitat de l'N-340- ha fet que aproximadament la meitat dels vehicles que circulen per l'AP-7 siguin camions, segons les dades que va elaborar esta publicació el gener del 2019, quatre mesos després d'iniciar-se el desviament forçat de vehi-



A dalt, camions circulant per l'autopista en una imatge recent. A sota, el punt d'enllaç de la nova variant ferroviària amb el traçat actual a Vandellòs.

Millora del ferm de l'N-340 entre l'Ametlla i el Perelló

El Ministeri de Foment ha formalitzat el contracte d'obres per a abordar treballs de rehabilitació del ferm del tram de la carretera N-340 (entre els punts quilòmetrics 1106 i 1122) entre el Perelló i l'Ametlla de Mar. L'import de l'adjudicació és de 200.528,46 euros. L'objectiu principal dels treballs, segons el Ministeri, és "l'allargament de la vida útil del ferm" i una "millora de la seguretat viària i de la comoditat en la circulació en este tram".

cles pesants. A més a més, la nacional alterna llargs trams de doble línia contínua per a limitar els avançaments amb una dotzena de rotondes que Foment està construint algunes; d'acord amb els municipis per a continuar reduint el nombre d'accidents, en detriment, això sí, de la fluïdesa d'una via que es pot anar convertint en suburbana per a cedir