

Allargar el pagament dels peatges de l'AP-7 a canvi de res o, més ben dit, a canvi d'una autovia entre Tarragona i Montblanc, i esperar una alternativa gratuïta com l'A-7 que continua sense pressupost i que,

per molt que no coincidisca amb el traçat de l'AP-7, no quedarà lliure de les pressions dissuasòries de les concessionàries. Aquest és el panorama de la mobilitat estratègica a les Terres de l'Ebre, afegit a una ca-

rrera N-420 que presenta unes condicions lamentables entre Falset i Móra i a una C-12 que ha perdut fins i tot l'expectativa de convertir-se en una artèria estratègica.

## Anatomia d'un greuge

TERRES DE L'EBRE *Oscar Meseguer*

Les vies de pagament a Catalunya –i entre elles, l'AP-7 com a principal artèria– presenten o bé alternatives de via ràpida gratuïta o bé trams amb bonificacions per als usuaris, sobretot per als veïns de la zona o per als que porten el cotxe amb tres o més viatgers, en gairebé totes les regions del país, a excepció de les Terres de l'Ebre. Bonificacions que o bé ja són d'aplicació o bé les està estudiant l'administració. N'hi ha entre Vilafranca i Martorell; a la C-32 tant al Maresme com al Garraf; a l'AP-7 a Girona (i aquesta és de creació molt recent) per als camions que descongessionen la N-II (mai es va prendre una mesura similar mentre s'esperava la variant de l'Aldea); al túnel del Cadí per als veïns del Berguedà i la Cerdanya; a la C-16 a Manresa; a la C-33 al Vallès Oriental. Entre d'altres. A l'Ebre, malgrat el reguitzell d'iniciatives polítiques i empresarials que ho han demanat al llarg dels anys, mai no s'ha arribat a plantejar seriosament una rebaixa dels peatges de l'AP-7. I per acabar-ho d'adobar, tal com fa poc denunciava el secretari general de la UGT Wifredo Miró, Abertis, la principal concessionària de les vies de pagament, s'ha mostrat disposada a finançar l'obra pendent de l'A-27 (autovia Tarragona-Montblanc) a canvi d'allargar la concessió de l'AP-2 (del Baix Penedès cap a Lleida i Saragossa per Montblanc) i de l'AP-7, que en el cas del tram ebrenc s'acaba el 2019. És a dir, el panorama a les Terres de l'Ebre, on el director de la càtedra d'Economia Local de la URV, Juan A. Duro, remarca que fa temps que **"es va desapropiar l'oportunitat d'utilitzar les infraestructures com a instruments**



Imatge d'un peatge del tram ebrenc de l'AP-7.

de desenvolupament local", seria més o menys el següent. D'un costat, l'alternativa gratuïta a l'AP-7, és a dir, la futura autovia A-7 entre Vandellòs i la Jana, acumula un retard esgotador i encara que la ministra de Foment s'haja compromès al Senat a treure'n a licitació els projectes constructius a principis d'any, no hi ha cap partida pressupostària que avale aquesta declaració d'intencions. De l'altra banda, a l'AP-7, l'actual gran via que travessa el territori, l'escenari és el d'un allargament de la concessió a canvi de res. Per a més inri, a canvi d'una rebaixa de peatges de l'AP-2, ja que a Abertis no li interessa que l'A-27 vaja més enllà de Montblanc en direcció a Lleida. És a dir, les Terres de l'Ebre només com a moneda de canvi.

I aquí rau un altre dels punts interessants del debat: Abertis, és a dir, les concessionàries, han pressionat i pressionaran perquè no es facen grans au-

### El possible allargament de la concessió de l'AP-7 i el retard acumulat en l'A-7 cronifica les carències en infraestructures a l'Ebre

tovies paral·leles a les autopistes, que és cert que no tenen cap sentit des del punt de vista racional. **"És un greu defecte d'origen en aquest país"**, admet Duro. El traçat de la futura autovia de l'Ebre no coincideix amb l'AP-7, però igualment Abertis, a través d'Aumar, no es quedarà amb els braços creuats.

Ara bé, potser és el moment que el territori es plantei i exigisca, siga com siga, amb el rescat dels peatges o amb una alternativa assumible a curt

termini, **"mobilitat d'alta velocitat a cost zero"**, defineix el professor de la URV, fent la comparativa amb **"altres territoris menys poblats i amb menys trànsit que, com a l'Andalusia interior, sí que disposen d'autovia gratuïta per al seu desenvolupament econòmic, i molt bé per ells"**. A l'Ebre, **"la gran prioritat estratègica ha de ser l'A-7, perquè la bonificació de peatges, si bé també s'ha de reclamar temporalment, seria un pegat i els pegats es poden allargar massa"**, explica un dels coordinadors del Pla Estratègic de l'Ebre (en la seua fase final de redacció), que, des d'aquesta condició, fa un apunt que va més enllà de la planificació viària: **"Ara bé, hem de guanyar pes productiu, perquè si no, encara que ens milloren les infraestructures, no deixarem de ser un territori ròtula, de trànsit"**, avisa.

Després de l'AP-7, Duro gradua que la segona prioritat ha de ser la N-420;

probablement, l'única carretera principal de la demarcació i del país que té el ferm en unes condicions tan dolentes com les que presenta el tram entre Falset i Móra, on, a sobre, la solució que ha adoptat l'Estat, propietari de la via, és reduir el límit de velocitat i instar els Mossos d'Esquadra a fer-hi controls. Per no parlar de la nul·la expectativa que les variants de Corbera i Gandesa puguen executar-se en un període raonable.

**LA IMPORTÀNCIA DE LA C-12** I la tercera prioritat seria la C-12, l'Eix de l'Ebre. Wifredo Miró es queixava que, a més a més, l'A-27 (ha d'oferir una millor sortida a les mercaderies del port de Tarragona, des de i cap al nord de la Península) anava en detriment del caràcter estratègic, des del punt de vista socioeconòmic, de la C-12. Duro no va tan lluny, ja que creu que no hi ha competència directa entre les dos vies, però sí que constata que al Camp de Tarragona la pressió territorial per exigir l'A-27 ha estat enorme. Res a veure amb les exigències al voltant de la C-12 i les seues perspectives actuals, que es limiten a una variant de Tortosa i Roquetes que si bé el govern s'ha compromès a desencallar abans de finals d'any, tampoc no té un forat reservat en el pressupost. El potencial de la C-12 es va enfocar amb determinació quan es debatia la sortida cap al mar de l'anomenada autovia d'Aragó, però, finalment, l'Estat va optar per Morella i Vinaròs, també en detriment de la N-420. **"Però la C-12 ha de continuar tenint una funció important com a connectora del corredor mediterrani i el corredor de la vall de l'Ebre, per exemple, per articular la sortida cap a Lleida de productes agroalimentaris"**, defensa Juan A. Duro. ■