

L'autovia A-7 per les Terres de l'Ebre va trigar 10 anys a ser plasmada en un estudi informatiu que tanqués el tràmit d'exposició pública i va estar una dècada més paralyzada abans de ser descartada, almenys a curt i mitjà termini. Enmig del col·lapse de l'AP-7 al Baix Ebre i al Montsià, això consolida el territori com un forat, a l'espera que es construísca el tercer carril a l'autopista.

Terres de l'Ebre: l'autovia fantasma

Terres de l'Ebre Òscar Meseguer

L'A-7 o Autovia del Mediterrani comença a Algesires i s'acaba a Barcelona, però des de Vilanova d'Alcolea (Plana Alta) fins a l'Hospital de l'Infant (Baix Camp) desapareix, com el Guadiana. Esta discontinuïtat, consolidada des que el 2014 el pas de l'autovia per les Terres de l'Ebre va quedar encallat i ajornat *sine die*, ha abocat el territori a no tindre alternativa gratuïta de via ràpida mentrestant l'autopista (fins al 31 de desembre del 2019) era de pagament, i a tindre ara, com a única opció d'altres prestacions, una autopista gratuïta pressionada per l'increment de trànsit i de sinistralitat registrat des de l'aixecament dels peatges.

El tram pendent de l'A-7 que afectava les Terres de l'Ebre aniria des de la Jana (Baix Maestrat) fins a l'Hospitalet de l'Infant. Entre el Perelló i l'Hospitalet, la via seguiria el traçat més o menys paral·lel a l'autopista, però on també discorre entre l'Hospitalet i Altafulla. Però el tram entre el Perelló i la Jana té més lletra menuda i arrossega una història de desavinences que, alineades amb la falta de voluntat política dels governs estatals, han impedit la materialització d'una infraestructura que donaria oxigen al trànsit per l'eix mediterrani en una cruïlla tan estratègica com sovint oblidada.



Representants dels principals partits i municipis del territori, en una trobada a finals de març del 2005 per a mirar d'assolir un consens envers el traçat de l'autovia A-7.

El canvi de govern a Madrid del 2004 va girar el full del projecte de desdoblament de l'N-340 impulsat per l'últim executiu del PP abans de l'11M, i es va obrir la possibilitat de separar l'autovia de la costa i del Delta per a apropar-la a Tortosa i, sobretot, per a relligar millor els municipis de l'interior del Montsià. Malgrat les diferències inicials entre els ajuntaments del litoral i els de l'interior, el 2005 va començar a forjar-se un consens —primer entre els partits po-

lìtics i després entre els municipis—, fins a assolir un acord considerat històric. Este no trigaria a saltar pels aires, ja que Tortosa no acceptava que l'autovia es convertís en una barrera entre Campredó i el nucli de Font de Quinto, i va persistir —especialment du-

rant els dos primers mandats de Ferran Bel com a alcalde— en esta oposició. Això li ha valgut a l'exbatlle retrets per haver trencat el consens territorial certificat el 2006 i per haver aplanat el camí perquè La Moncloa acumulés demores i, en plena crisi galo-

part de l'obra pública, no anés més enllà del que, encara avui, és l'últim tràmit que s'ha fet per a fer avançar l'autovia per les Terres de l'Ebre: l'aprovació de l'estudi informatiu del 2014, que ratificava un traçat que driblava les afectacions a la zona de protecció de les aus dels secans del Montsià i a la serra de Cardó-Boix, però no a Campredó i els seus nuclis. Sense cap vot en contra, l'Ajuntament de Tortosa va decidir recórrer en contra, de nou sense èxit. Aquell estudi informatiu, en tot cas, ja va ser publicat com si fos una ranera de la mort de l'autovia, ja que el Govern estatal del PP no havia previst, en els comptes de l'Estat del 2014, cap partida substancial per a començar a redactar el projecte constructiu de l'A-7 per l'Ebre.

A DEBAT El mateix any, a més a més, el Ministeri de Foment va anunciar que no renovaria la concessió de l'autopista entre Vila-seca i Alacant. Això, tot i que molts agents socioeconòmics del territori eren reticents a creure que l'AP-7 esdevindria gratuïta sense més ni més a partir del gener del 2020, obria el debat: un nou ús de l'autopista podia ser una bona alternativa a la postergada autovia A-7? Els socialistes, a través del senador i exalcalde de Tortosa en el moment de l'acord del 2006, Joan Sabaté, insistien que no es podia re-

LA XIFRA

356

milions d'euros

era el cost previst fa 10 anys de les obres del tram ebrenc de l'A-7

CRONOLOGIA

2003

Desdoblament de l'N-340

L'últim govern Aznar aprova provisionalment l'estudi informatiu de l'autovia Castelló-Hospitalet de l'Infant, un desdoblament en tota regla de l'actual traçat de la nacional.

2004

Ofensiva per l'interior

La Cambra de Comerç de Tortosa i els ajuntaments de Tortosa, Ulldecona o la Sénia lideren un front per a portar l'autovia per l'interior, mentre que els municipis de la costa s'aferren al desdoblament de l'N-340 impulsat fins aleshores.



Març del 2005

Primer consens per l'interior

La previsió que la C-12 s'allargaria i es desdoblaria fins a la Ràpita, cosa que no ha passat, facilita un primer consens entre partits, a excepció del PP, pel traçat de l'A-7 per l'interior del Baix Ebre i el Montsià.

Maig del 2006

Acord històric

Tots els ajuntaments implicats en el traçat per l'interior subscriuen un acord històric per a desviar l'autovia A-7 a l'altura de la Jana (Baix Maestrat) —on s'acaba el tram projectat al País Valencià— per Sant Rafel del Riu, la Sénia, la Galera, Santa Bàrbara i el polígon Catalunya Sud.

2007

Primer estudi informatiu

Un primer estudi informatiu posa sobre el paper l'opció per l'interior, allunyant el traçat del nucli urbà del Perelló però sense evitar la separa-

ció entre Campredó i Font de Quinto, com reclama Tortosa. El mateix any, esclata la bombolla immobiliària, pas previ a la gran crisi de l'obra pública al país i a l'Estat.

Abril del 2013

Aval ambiental

El BOE publica la declaració d'impacte favorable i planteja tres petits canvis de traçat, dos per a reduir l'afectació a zones protegides i un per a millorar la connexió amb la C-12. No preveu desplaçar l'autovia cap a l'est per a mantindre la integritat de Campredó perquè sosté que l'impacte ambiental seria més elevat.



Octubre del 2013

Sense presència al PGE

El pressupost de l'Estat per al 2014 desatén l'elaboració del projecte constructiu de l'autovia A-7, com reclamen els alcaldes, i només dixa oberta una partida irrisòria de 14.000 euros.