

LA CRISI DE L'N-340 L'acció compta amb el suport dels transportistes, que faran marxar lentes a la nacional i a l'autopista en plena operació sortida

pista i a la nacional, i fins i tot de l'Assemblea Nacional Catalana (ANC), que ha inclòs l'N-340 a la seua agenda sobiranista.

oqueig



de la protesta, que es farà a la rotonda de la carre-

Per tot plegat i perquè s'ha passat de convocar diversos talls, com es va fer al desembre, a només un per territori (un al Perelló i l'altre al Vendrell, tots dos a les 12 del dissabte dia 19), s'espera que la imatge de la protesta tinga molt més impacte que aleshores. El lema serà: *Prou morts! N-340: Solucions ja! Prou peatges!* Al punt neuràlgic del Perelló, dos marxar lentes de camions. A les 12 h mateix en començarà una a l'Hospitalet en direcció Tortosa-L'Aldea, que ocuparà els dos carrils de l'autopista a 60 km/h. I després de la concentració se'n farà una altra, des del Perelló fins a Amposta per la nacional a 40 km/h. També es faran dos marxar lentes més en relació al tall previst al Vendrell. De fet, l'alcalde del Perelló, Ferran Cid, ha reconegut que l'objectiu és ampliar el front d'alcaldes, que ara inclou els de l'Ebre i els de l'anomenat Pacte de Berà, a l'Alt Penedès i al País Valencià.

Tant la Federació d'Associacions de Veïns de Tortosa com el moviment veïnal per l'AP-7 gratuïta, que va defugir participar directament en el tall convocat al desembre per la superposició de reclamacions, donen ara suport a la iniciativa, tot i que la plataforma veïnal mantindrà la protesta al

LA FRASE

"Anem a reunir tots els veïns de l'Ebre i Tarragona amb un mateix eslògan: La resta, l'hem aparcat", conclou Ferran Cid, batlle del Perelló

DESTACAT

Aubà pregunta al Senat per les variants de l'N-420

■ En la seua primera iniciativa parlamentària a la cambra alta, el senador Miquel Aubà ha presentat set preguntes per saber en quin estat es troba la tramitació de les variants de l'N-420 de Gandesa, Corbera i Riudecols, i quines són les previsions futures. Aubà ha expressat que el retard acumulat és "digne d'estudi" i ha manifestat que, "després de setze anys de començar els tràmits per fer les variants i malgrat tindre partides pressupostàries, la situació està estancada i volem saber per què estem així, quan es pensa desencallar i com es farà". El republicà també ha registrat tres preguntes sobre les obres de millora del ferm del tram de l'N-420 entre Móra d'Ebre i Marçà, adjudicades, però que encara no han començat.

Rescatar el tram ebrenç de l'autopista costaria uns 160 milions d'euros

TERRES DE L'EBRE Ò.M.J.

Una de les preguntes clau dels últims temps ha estat quant costaria aixecar barreres al tram ebrenç de l'autopista AP-7 tenint en compte que la concessió a Abertis, que gestiona la via a través d'Acesa, s'esgota a finals del 2019. Aquesta publicació s'ha permès fer un càlcul aproximat, avalat per experts en la metodologia, però no confirmat ni desmentit per part de cap administració ni empresa privada, que dona com a resultat que el preu de l'alliberament, avançant tres anys la finalització de la concessió, és a dir, traient peatges a partir de l'1 de gener del 2017, seria d'uns 160 milions d'euros, aproximadament el 45% del que costaria construir el tram ebrenç de l'autovia A-7, que, segons va dir la ministra Pastor en seu parlamentària, costaria uns 356 milions d'euros. Les preguntes següents serien: paga la pena gastar-se aquesta ingent quantitat de diners per avançar tres anys la fi de la concessió si la ministra mateix va dir (no la compromet perquè no té gens garantida la continuïtat) que no la renovarien? Paga la pena insistir amb l'A-7 tenint en compte que el traçat aprovat entre l'Hospitalet i Campredó és paral·lel i molt proper a l'autopista?

63 MILIONS A L'ANY EN PEATGES El càlcul dels 160 milions està fet a partir de les dades d'intensitat mitjana diària de vehicles a l'AP-7. La mitjana entre els tres punts ebrenços amb dades que apareixen als mapes provincials de trànsit del Ministeri és de 15.877 vehicles (les dades, oficialment validades, corresponen al 2014). A partir d'aquesta dada i tenint en compte que un 19,2% correspon a vehicles pesants que paguen més (14,9 euros en el tram estimat) que els lleu-



El peatge de l'Aldea, en una imatge presa aquesta setmana. / N.C

gers (10,05 euros), es pot inferir que Aumar, del grup Abertis, ingressa en peatges més de 63 milions anuals bruts entre l'Hospitalet

LA DADA

356

milions és el cost estimat de l'autovia A-7

de l'Infant i Peníscola. Tenint en compte que la concessió s'acaba a finals del 2019, si volguéssim alliberar a partir del 2017 parlariem de tres exercicis i, per tant, això donaria uns 190,8 milions d'euros que la concessionària deixaria de percebre i podria reclamar a l'administració.

A aquest global s'ha de restar, però, la previsió de despesa i inversió que la firma privada deixarà de gastar-se. En aquest sentit, segons

les dades facilitades per Abertis per al període 2010-2014, Aumar es gasta, aproximadament, en aquest tram ebrenç (amb una regla de tres feta a partir dels 443 milions que el grup Abertis diu que es va gastar en els 789 quilòmetres d'AP-7 durant cinc anys), uns 9,6 milions anuals, que impliquen uns 28,9 milions en tres anys. Restat als 190 milions llargs, el resultat és que li podria correspondre una compensació per resolució de la concessió en aquest punt d'uns 160 milions.

A l'AP-7, segons el moviment veïnal per la gratuïtat, la concessió s'esgota el 31 de desembre del 2019 per al tram entre l'Hospitalet de l'Infant i Cartagena, mentre que entre l'Hospitalet i la Jonquera, la concessionària té encara marge fins a finals del 2021. La plataforma també es remet a un estudi que xifra en 86 milions d'euros el preu d'alliberar l'autopista AP-2 entre l'AP-7 i Lleida i que, en canvi, convertir en autovia l'N-240 costaria més de 300 milions. ■