

Dimecres passat un turisme i un camió van impactar frontalment al Perelló (Baix Ebre) a primera hora del matí. El conductor del turisme va morir a causa del xoc, que va obligar a tallar la carretera. Només dos dies abans, a 500 metres d'on va tenir lloc aquest accident, una altra col·lisió havia deixat tres víctimes mortals. Un cotxe i un camió van xocar frontalment i, de resultes del cop, un segon camió es va estavellar contra el primer. Les quatre morts de la setmana passada s'afegeixen al registre luctuós de l'N-340. En nou mesos han mort 13 persones al tram ebrenc d'aquesta via de comunicació. Cada dia circulen per aquest tram al voltant de 16.000 vehicles segons les dades del Ministeri de Foment. El Reial Autòmic Club de Catalunya (RACC) va realitzar un estudi de sinistralitat entre 2010 i 2012. En aquest període, va constatar una mitjana de com a mínim un mort o un ferit greu cada cinc dies.

Paral·lela a l'N-340 discorre l'autopista AP-7. Per ací circula una xifra molt semblant de vehicles. El mateix estudi del RACC va documentar la recurrència d'un accident amb un mort o un ferit greu cada 10 dies. És a dir, la meitat que en l'N-340. La primera és una via d'altres prestacions; la segona, una carretera que no superaria cap estàndard europeu. A la primera es paga; a la segona no. Fa més de dues dècades que empresaris, usuaris, cambres de comerç i transportistes de les comarques de Tarragona i Castelló clamen contra aquesta situació.

L'absència d'una via d'altres prestacions en tota la façana mediterrània és una rêmora del passat. Mentre catalans i valencians continuen pagant per circular per carreteres d'altres prestacions, la resta d'Espanya gaudeix d'autovies gratuïtes en els principals corredors viaris (l'autovia del sud Madrid-Sevilla; l'autovia nord Madrid-Irun; l'autovia nord-oest Madrid-la Corunya, són alguns exemples d'això). El perjudici econòmic per a valencians i catalans és evident. Només un exemple: recórrer els 350 quilòmetres que hi ha de Barcelona a València per autopista costa 36,55 euros. Els professors de la Universitat de Barcelona Daniel Albalade i Maruxa Paula Bel-Piñana han realitzat un estudi sobre l'*Impacte de les renegociacions dels contractes de concessió de l'autopista AP-7 en el tram entre Tarragona i Castelló*. La con-



Els valencians ja no volen pagar

L'autopista de peatge al País Valencià podria tenir els dies comptats. El Govern espanyol diu que no renovarà la concessió a Abertis, que expira l'any 2019. Es posarà així fi a un llast històric per als ciutadans i el sector dels transports que ha durat 48 anys. A Catalunya, en canvi, la jubilació dels peatges encara podria allargar-se. A pesar del rebombori que va causar la campanya de "No vull pagar", Abertis ja ha mostrat la seua predisposició a renovar, a partir de 2012 i, per tercera volta, la concessió.

Reportatge de Violeta Tena



clusió és clara: amb cada prolongació de la concessió, “els usuaris experimenten una pèrdua de benestar superior al 10%”.

El peatge franquista

L'opció de no pagar per desplaçar-se cap al nord o el sud hi és. Hi ha vies alternatives, però són fragmentades i, en alguns punts, obliguen a un grau de paciència infinita. Qualsevol que s'haja aventurat per la Nacional 332 entre Oliva i Dènia o per la Nacional 340 entre Vinaròs i l'Ametlla pot donar fe d'aquest martiri sobre quatre rodes. Només tractar de completar aquest recorregut per ferrocarril pot resultar més tortuós.

Però per què catalans i valencians hem hagut de sotmetre'ns fins ara al càstig del peatge? Les raons s'han de buscar al 1962. Aquell any el Banc Mundial va publicar l'informe *El desenvolupament econòmic d'Espanya*, en el qual es traçaven algunes recomanacions i sugge-

rències per desenvolupar Espanya. L'organisme internacional hi deia: “L'única carretera important de nova construcció que seria necessària en un futur immediat és l'autopista de Llevant, al llarg de la costa mediterrània, des de la frontera francesa fins a Múrcia”. Com explica en el seu llibre *Espanya, capital París* el catedràtic Germà Bel, entre els anys 1967 i 1975, el Govern franquista va optar per construir aquesta autopista mitjançant el sistema de peatge. És a dir, la iniciativa privada pagava la infraestructura a canvi de cobrar una taxa als usuaris durant un període de temps determinat. L'any 1971, Acesa aconseguia el tram entre la Jonquera i Tarragona; l'empresa Aumar aconseguia la concessió del tros entre Tarragona i Alacant. Tant Acesa com Aumar són filials de la companyia Abertis. En principi, la concessió del tram entre la Jonquera i Tarragona havia d'expirar l'any 1990; la de l'altre tram, el 1986. Tanma-

+ UNA CAMPANYA CALADA

Mentre al País Valencià els conductors veuen la llum al final del túnel, al Principat el futur dels peatges en l'AP-7 encara és en l'aire. La concessió de Tarragona a la Jonquera expira l'any 2021 i el president del grup Abertis, Salvador Alemany, ha mostrat la seua predisposició a negociar-ne una pròrroga. El conseller Santi Vila, per la seua banda, s'ha mostrat en diverses ocasions partidari de liberalitzar la via a partir de 2021.

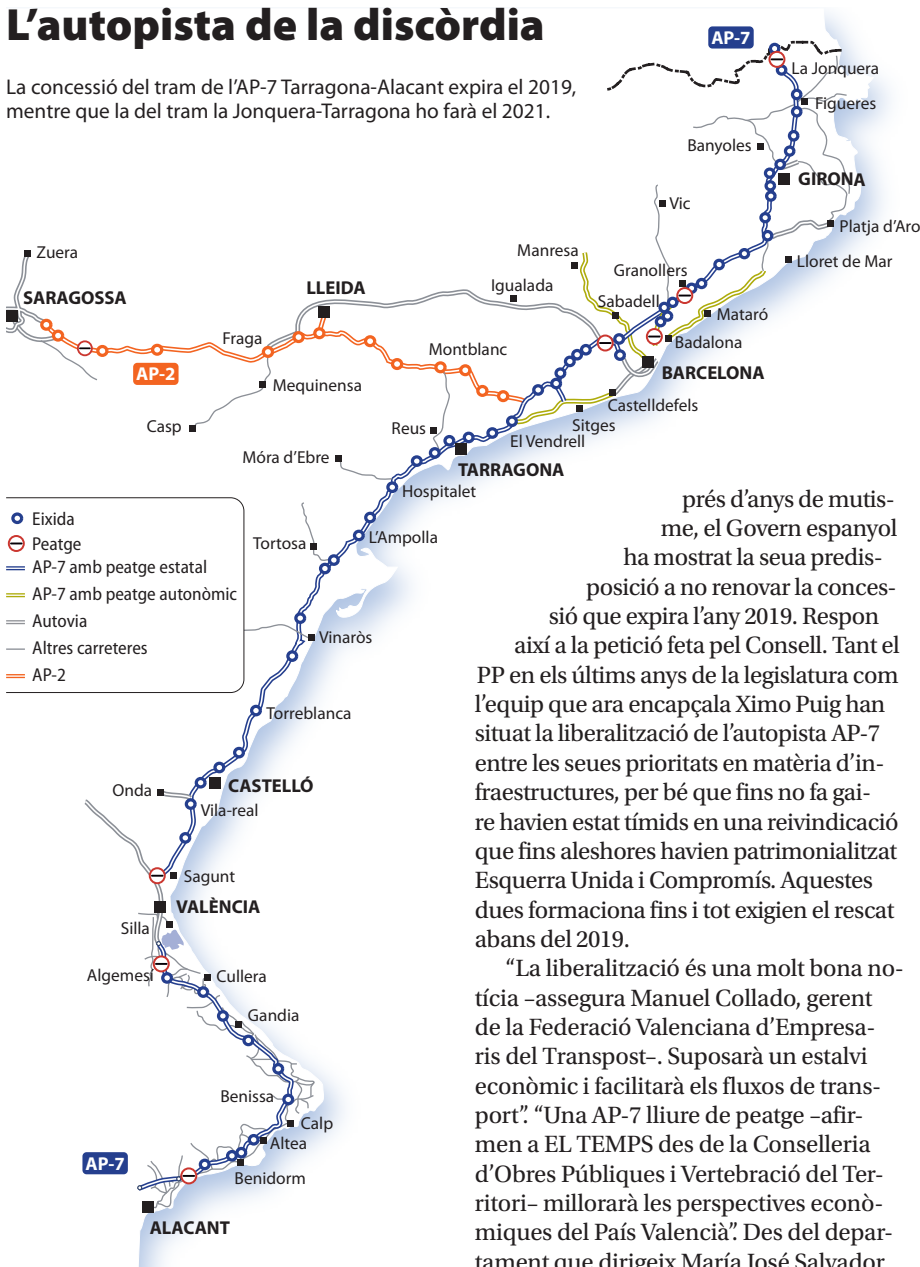
Si es fa realitat l'alliberament, haurien passat gairebé 10 anys del “No vull pagar”, una campanya que va iniciar un particular, Josep Casadella, i que consistia a negar-se a pagar en els peatges de l'AP-7, aduint el greuge que suposava respecte a altres territoris d'Espanya. Fou la primavera de 2012. L'exemple de Casadella es va estendre ràpidament a través de les xarxes i durant les setmanes següents foren milers les persones que l'imitaren. La insurrecció va servir per conscienciar la ciutadania però no va tenir resultats a la pràctica. Ni es va revisar el sistema de peatges ni se'n van abaixar els preus.

Tanmateix, l'acció va posar en la diana la companyia Abertis. El Cercle Català de Negocis va elaborar un estudi on s'acusava Abertis d'enriquir-se a costa de la butxaca dels catalans. “La major part dels seus beneficis –deien– provenen d'autopistes que ja han estat amortitzades i que els catalans continuen pagant a un preu per sobre del seu cost de manteniment”.

Des d'Abertis neguen aquestes acusacions i asseguren que des de l'inici de les concessions Abertis ha invertit més de 5.000 milions d'euros en la construcció inicial, l'adaptació i la implantació de millores. A més, asseguren, “hem efectuat una despesa de més de 4.100 milions d'euros associada al manteniment i gestió de les infraestructures”. “La construcció d'una autopista exigeix una forta inversió inicial i el corresponent endeutament –argumenten–. Fins al cap dels anys, no es produeixen els beneficis suficients per poder recuperar la inversió inicial i retribuir els accionistes. Per tant, si algunes autopistes tenen beneficis és perquè són concessions madures”.

L'autopista de la discòrdia

La concessió del tram de l'AP-7 Tarragona-Alacant expira el 2019, mentre que la del tram la Jonquera-Tarragona ho farà el 2021.



→ teix, successives negociacions amb Governos del PSOE i del PP –la competència sobre aquesta via és de l'Estat– han permès pròrrogues que duren fins avui.

Alça la barrera

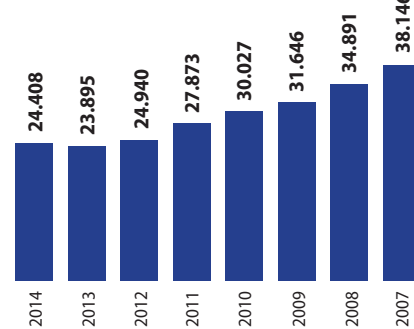
Els peatges en el tram al sud de Tarragona, però, podrien tenir els dies comptats. Des-

prés d'anys de mutisme, el Govern espanyol ha mostrat la seua predisposició a no renovar la concessió que expira l'any 2019. Respon així a la petició feta pel Consell. Tant el PP en els últims anys de la legislatura com l'equip que ara encapçala Ximo Puig han situat la liberalització de l'autopista AP-7 entre les seues prioritats en matèria d'infraestructures, per bé que fins no fa gaire havien estat tímids en una reivindicació que fins aleshores havien patrimonialitzat Esquerra Unida i Compromís. Aquestes dues formacions fins i tot exigien el rescat abans del 2019.

“La liberalització és una molt bona notícia –assegura Manuel Collado, gerent de la Federació Valenciana d'Empresaris del Transport–. Suposarà un estalvi econòmic i facilitarà els fluxos de transport”. “Una AP-7 lliure de peatge –afirmen a EL TEMPS des de la Conselleria d'Obres Públiques i Vertebració del Territori– millorarà les perspectives econòmiques del País Valencià”. Des del departament que dirigeix María José Salvador asseguren que la determinació per liberalitzar aquesta carretera “és irreversible”. Aquest setmanari s'ha posat en contacte amb Abertis per demanar-los l'opinió. “És una decisió que competeix al Govern espanyol, que n'és el propietari. Nosaltres no ens hi fem”, responen.

La notícia de l'eliminació del peatge ha estat especialment ben rebuda a comar-

➔ INTENSITAT DIÀRIA MITJANA DE VEHICLES A L'AP-7



ques que, com la Safor, pateixen mancança d'infraestructures. Aquesta comarca és travessada per la Nacional 332, que parteix per la meitat els municipis de Bellreguard, Palmera, Alqueria de la Comtesa i Oliva. “La carretera talla l'entramat urbà; genera contaminació acústica, embruta les façanes i, cosa encara més important, posa en perill la integritat física dels veïns”, explica Pere Cremades, que és membre del Cercle Euram de la Safor i ha estat alcalde de Bellreguard. De fet, feia dècades que la comarca reivindicava una circumval·lació. Les mocions aprovades en els ajuntaments afectats es compten per desenes. Durant la legislatura 2007-2011 fins i tot va arribar a redactar-se un projecte però finalment va quedar oblidat en un calaix. La liberalització de l'AP-7 “seria una molt bona notícia perquè alleugerirà la càrrega de trànsit”, assegura Cremades, però adverteix que “si no es fan més vies d'accés, no servirà per vertebrar la comarca. Si ha d'haver-hi 20 quilòmetres entre cada accés, no omplirà el buit actual”.

De moment, la Conselleria de Territori redacta un informe per analitzar quins accessos s'haurien de fer perquè l'AP-7 es convertisca en l'autèntica espina dorsal del País Valencià a partir de 2019. Després caldrà batallar per la seua planificació i construcció amb el Ministeri de Foment. Els peatges ja tenen data de caducitat, però encara s'hauran de superar algunes barreres. •