

Autopista del Mediterrani, ¿gratuïta per al 93?

Maniobres a l'autopista

El govern central ha manifestat que no pot afrontar les inversions en infraestructures viàries. Empresaris d'autopistes i coordinadores ciutadanes proposen solucions que van des del pagament per l'ús de les auto vies a la gratuïtat de l'autopista A-7.

S'utilitza prou l'autopista A-7? La controvèrsia sobre la funcionalitat del principal eix viari del nostre Mediterrani ha tornat de nou a estar en boca de l'opinió pública. La raó és molt senzilla: la nova política de reajustament econòmic del govern central l'ha obligat a programar a llarg termini obres considerades com a prioritàries. Entre aquestes destaca el desdoblament de la carretera N-340 que circula paral·lela a l'autopista i recorre tota la costa dels Països Catalans. La N-340 registra el trànsit més dens de l'estat mentre l'autopista que va

al seu costat no està, pel ministeri "plenament utilitzada". Sense poder fer inversions per falta de diners, el govern husea altres solucions a l'apressant problema del trànsit en el corredor mediterrani, una zona que, com manifestava Josep Borrell, ministre d'Obres Públiques i Transport en la seua última visita a València per a inaugurar el darrer tram del *by-pass*, "ha superat totes les previsions de creixement".

La mateixa jornada, Borrell denunciava el descontentament del govern amb les empreses gestores de les autopistes de peatge: "Les empreses tenen



tarifes massa altes que són desincentivadores i que no capten un volum de trànsit suficient". Aquesta acusació semblava dirigida en especial contra Autopistas de Mare Nostrum, SA (Aumar), la concessionària de l'autopista A-7 en el seu tram entre Salou (el Tarragonès) i Sant Joan, a Alacant, que actualment cobra les tarifes més altes d'Europa. Borrell va indicar que el govern pressionava els empresaris de les autopistes per tal que aquests reduïren el preu dels peatges però que la rebaixa depenia en últim extrem de cada empresa concessionària.

La concessió d'Aumar es va prorrogar l'any 1987, quan ja havia finalitzat, fins a l'any 2006, en una decisió que, des del mateix ministeri, ja es considera un error històric. Fa uns mesos, el ministeri va plantejar-se la possibilitat de rescotar aquesta concessió però la va abandonar atès l'elevat cost que representava. Però altres veus consideren que el preu no és tan alt i que la retirada de la concessió seria, a la llarga, rendible.

"Actualment es fan moltes obres de desviament als pobles de la Marina per tal d'evitar que la carretera els travesse pel mig. Però aquestes obres serien innecessàries si l'A-7 fóra gratuïta. Tal vegada és car retirar la concessió però compensa quan sumem el que costen totes les infraestructures paral·leles. És ridícul que anar per autopista cap a Múrcia siga gratuït i que cap a València siga més car que en qualsevol autopista europea". Aquesta és l'opinió d'Isidor Mollà, alcalde per Esquerra Unida de Benissa, i un dels promotors de la Coordinadora Cívica del País Valencià A-7 Sense Peatge. A més de les raons econòmiques, els membres de la coordinadora denuncien les molèsties constants que han de patir molts dels pobles que la carretera N-340 travessa: soroll, contaminació, perill, etc. La coordinadora mantindrà una entrevista passat l'estiu amb el ministre Josep Borrell per tal de demanar-li un estudi seriós i complet, en el qual també participarien membres de la coordinadora, sobre la viabilitat real de llevar el peatge de l'A-7. Tot i que la coordinadora està formada, fins ara, per associacions cívi-ques de tota mena del País Valencià, l'alcalde de Benissa va indicar que "s'han iniciat contactes amb organitzacions catalanes que s'han mostrat interessades en la iniciativa perquè també els afecta el mateix problema".

Un dels arguments que utilitza la coordinadora és compartit pel ministeri, l'autopista està infrautilitzada. La comissió cívica és més concreta: "Segons les nostres

dades –manifesta Isidor Mollà– l'autopista del Mediterrani no absorbeix més que el 25% del trànsit total de vehicles. La resta, ha de passar per la carretera". En aquest punt, representants d'Aumar neguen contundentment aquestes dades: "L'autopista té un nivell d'utilització molt bo. Si parlem de recorreguts llargs, no del trànsit anomenat d'agitació que és el que fa petits trajectes, l'autopista absorbeix actualment el 51% del trànsit en hivern i entre el 65 i el 70% en estiu. Aquesta dada del 25% és totalment falsa".

Mentre les posicions de la Coordinadora i de la concessionària semblen irreconciliables, el ministeri ha optat per una fórmula intermèdia i ha començat negociacions amb l'empresa per tal d'aconseguir una rebaixa de les taxes a canvi de compensacions econòmiques i inversions per a millorar els enllaços entre la carretera N-340 i l'autopista. Aquesta solució seria molt més barata que procedir al desdoblament de la N-340 i molt més ràpida. Tant el secretari general d'infraestructura per al transport terrestre del MOPT, Emilio Pérez Touriño, com el director general d'Aumar, José Luis Cerón, reconeixien al diari valencià *Levante* la setmana passada que havien posat en marxa un estudi que haurà d'estar conclòs després de l'estiu i que analitzarà la manera d'augmentar la utilització de l'autopista sense que Aumar resulte perjudicada.

No obstant això, fonts oficials d'Aumar negaren taxativament a EL TEMPS que hi haguera cap acord amb el ministeri, ni tan sols per a enllestir aquest estudi. Aquestes fonts manifestaren que "hi ha hagut alguna conversa però no es pot dir que hi haja contactes fermes amb el ministeri". També els representants d'Autopistas Concessionarias del Estado, SA (ACESA), que exploten l'autopista del Mediterrani des de Cambrils fins a la Jonquera han negat que la possibilitat de rebaixar els peatges s'haja plantejat oficialment. Les contradiccions entre les declaracions del ministeri i les de les concessionàries posen, doncs, de relleu que la comunicació entre les empreses i la institució no és, ni de bon tros, tan fluida com vol fer pensar el ministre Borrell.

Sense que hi haja, en principi, cap relació amb aquestes presumptes converses, Aumar va signar un acord amb l'Ajuntament de Castelló per tal de deixar passar al voltant de la ciutat de la Plana els vehicles pesants de manera gratuïta fins al dia 15 de setembre. Com anunciava EL TEMPS la setmana passada, l'alcalde de Castelló, José Luis Gimeno, ha exigít a la Generalitat valenciana que accelere la

construcció de la circumval·lació de la N-340 al seu pas per la ciutat. Membres de la Coordinadora Cívica, no obstant, s'han oposat al que consideren una obra inútil i de gran impacte ambiental que –segons indiquen– "no tindria cap sentit si l'A-7 fóra pública i gratuïta".

Mentre el debat sobre la gratuïtat de l'autopista està més candent que mai, els empresaris de les concessionàries han decidit ofertar al govern una altra fórmula per a "ajudar-lo" a sortir del problema que se li ha plantejat amb l'obligat retall pressupostari. L'oferta, feta encara de manera informal, ha vingut per part de Josep Manuel Basáñez, president d'ASETA (Asociación Espanola de Sociedades Concesionarias de Autopistas i Vías de Peaje). En l'últim butlletí de la societat, Basáñez planteja la possibilitat de crear un consorci amb els poders públics per tal de fomentar la inversió conjunta dels sectors privat i públic per a millorar la xarxa viària.

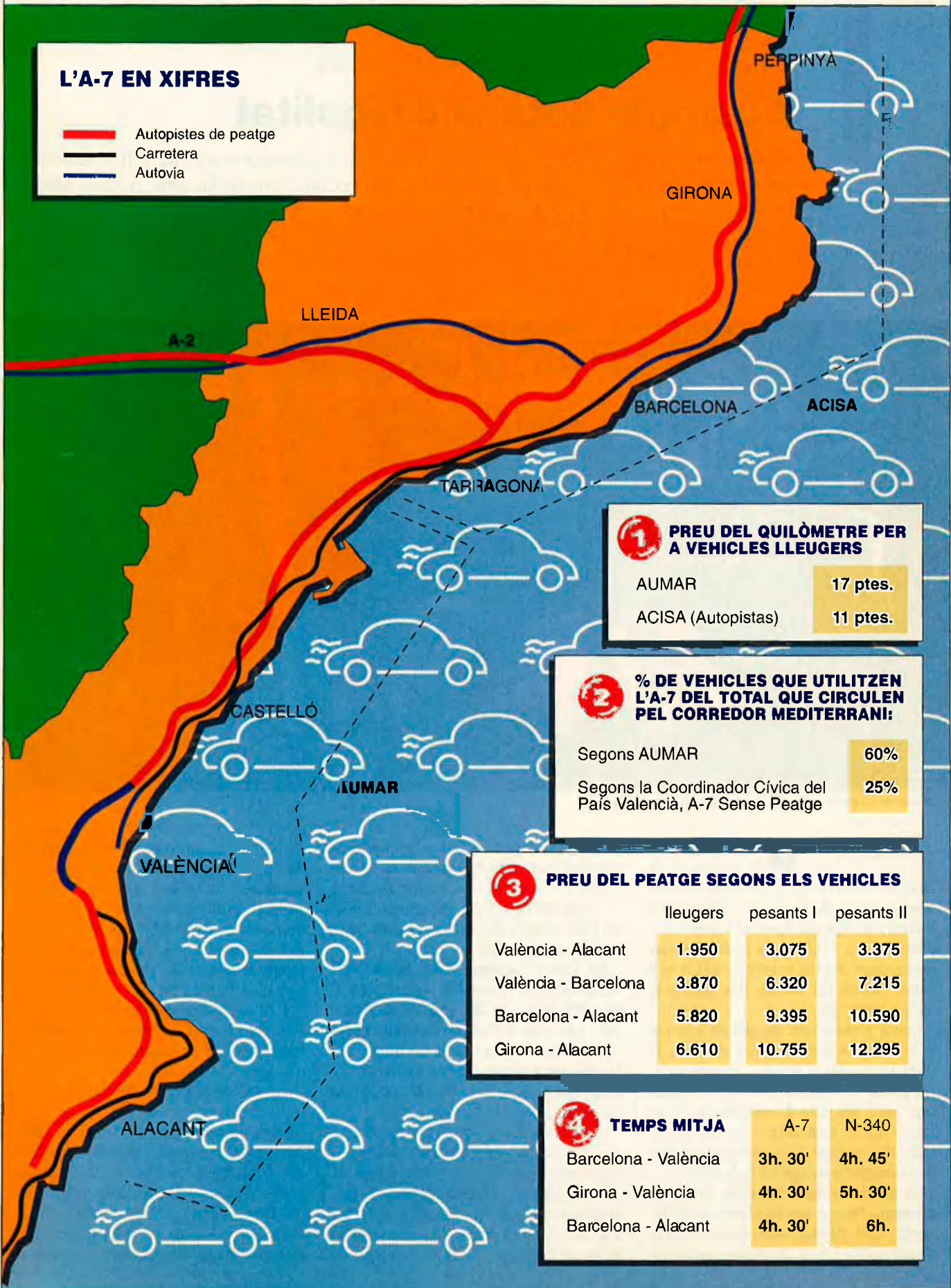
Basáñez és partidari d'arribar a acords amb l'estat i les diferents comunitats autònomes per tal de realitzar canvis en les autovies que les transformaren en autopistes de peatge que reportarien recursos que podrien invertir-se en altres trams. Segons manifestaren fonts d'ASETA a EL TEMPS: "Aquest sistema ens sembla molt més adequat que altres que es plantegen per recaptar fons destinats a infraestructures viàries. El govern ha parlat d'establir una taxa per ús d'infraestructures que podria ser de 5.000 pessetes per a vehicles lleugers i 10.000 per a pesants. Això és indiscriminat i penalitza tant el que utilitza aquestes infraestructures com el que no ix mai de la seua ciutat". Basáñez comenta en la seua exposició sobre les possibilitats de col·laboració entre el sector privat i el públic que, "aquesta explotació amb peatge permetria la creació d'excedents amb els quals ajudar a la viabilitat dels nous itineraris pròxims, per al desenvolupament dels quals resulten insuficients les possibilitats de finançament del sector privat".

L'oferta, doncs, per part del sector empresarial privat està llançada, la reivindicació per part dels col·lectius ciutadans també. La saturació de moltes de les carreteres i els problemes que creen en els pobles que travessen, per una banda, i la necessària política de contenció, per altra, són dades evidents que el govern central haurà d'estudiar amb molt de detall per veure si tria alguna d'aquestes dues opcions o n'inventa alguna altra. Mantenir la situació actual seria, com a mínim, consolidar el caos.

Jordi Sebastià

L'A-7 EN XIFRES

- Autopistes de peatge
- Carretera
- Autovia



1 PREU DEL QUILOMETRE PER A VEHICLES LLEUGERS

AUMAR	17 ptes.
ACISA (Autopistas)	11 ptes.

2 % DE VEHICLES QUE UTILITZEN L'A-7 DEL TOTAL QUE CIRCULEN PEL CORREDOR MEDITERRANÍ:

Segons AUMAR	60%
Segons la Coordinador Cívica del País Valencià, A-7 Sense Peatge	25%

3 PREU DEL PEATGE SEGONS ELS VEHICLES

	lleugers	pesants I	pesants II
València - Alacant	1.950	3.075	3.375
València - Barcelona	3.870	6.320	7.215
Barcelona - Alacant	5.820	9.395	10.590
Girona - Alacant	6.610	10.755	12.295

4 TEMPS MITJA

	A-7	N-340
Barcelona - València	3h. 30'	4h. 45'
Girona - València	4h. 30'	5h. 30'
Barcelona - Alacant	4h. 30'	6h.