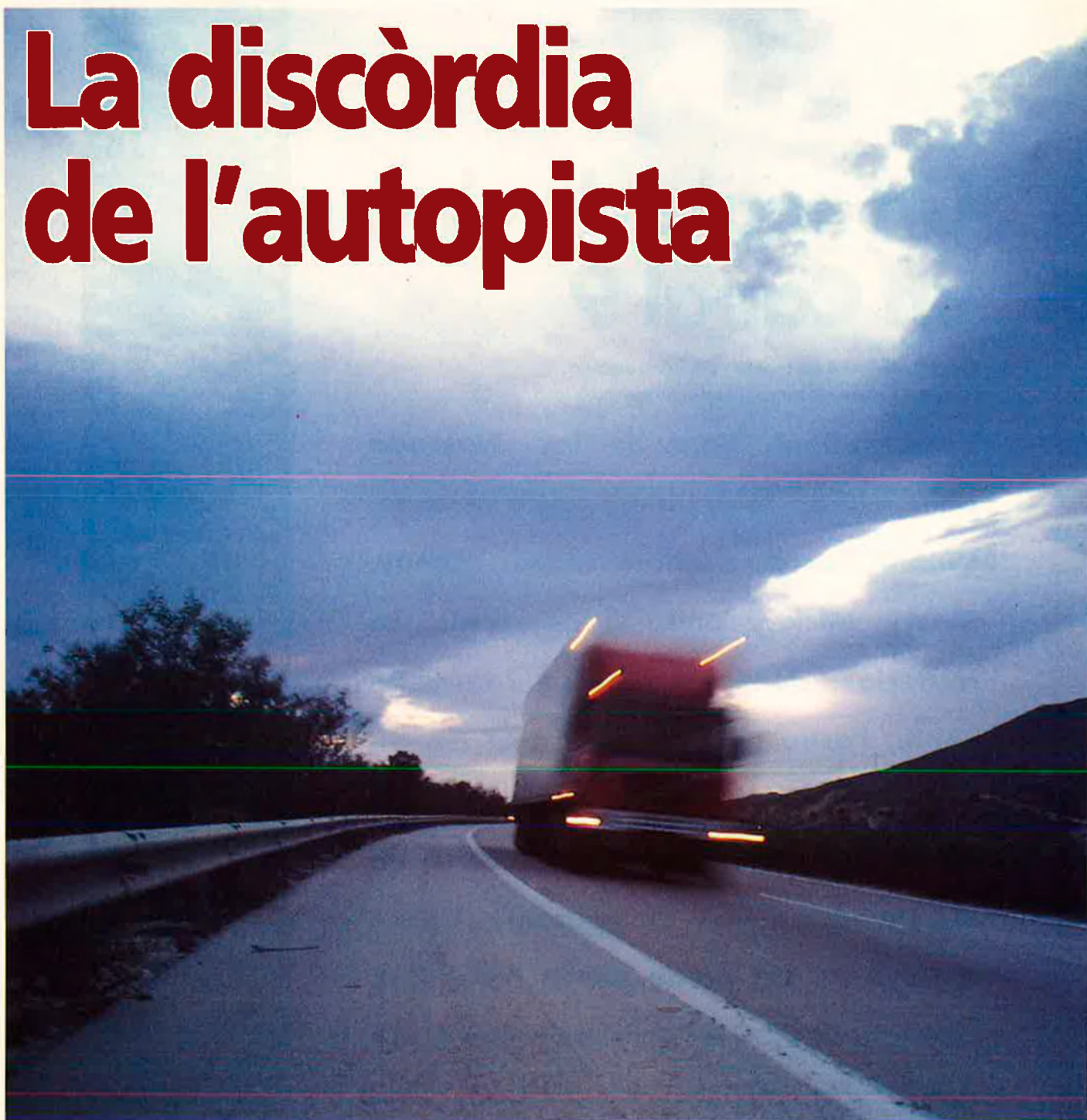


La discòrdia de l'autopista



La concessionària AUMAR i el Ministeri de Transports han signat un conveni per reduir els preus de l'autopista del Mediterrani, l'A-7. Els termes de l'acord han provocat la protesta de grups ciutadans i de la Generalitat valenciana.

Per construir una autopista de peatge, a banda d'una bona disponibilitat per part de l'administració corresponent i un fort capital econòmic, cal una demanda garantida pel nombre de vehicles i desplaçaments de la zona on s'ha d'ubicar. Als Països Catalans, a la part continental, les condicions són més que idònies. Per això els ciutadans del Principat s'han de desplaçar a gairebé

tot arreu pagant i els del País Valencià i Catalunya Nord no tenen un altre remei que fer el mateix si volen comunicar-se de manera ràpida i segura en l'eix sud-nord que vertebrava el país. A la resta de l'estat espanyol, en canvi, el peatge és una anècdota, reduïda a trajectes molt puntuals. L'explicació és evident: als Països Catalans les autopistes són rendibles, a la resta de l'estat no. Per suplir la falta d'inversors privats interessats en la construcció d'autopistes de peatge, el govern central assumeix la construcció d'autovies gratuïtes i així comencen les paradoxes. Des d'Alacant, es pot viatjar a Múrcia per autovia totalment gratis, però s'ha de pagar si es vol anar de la mateixa manera a València, la capital de la comunitat autònoma. És cert que hi ha una alternativa, la N-340, perillosa, saturada i, sovint, amb retencions que poden fer perdre hores i més hores.

Un conveni polèmic. La situació de dependència respecte a una empresa privada que crea aquesta situació ha estat denunciada moltes vegades, especialment al País Valencià, on, des de fa anys, existeix la Coordinadora Cívica per l'A-7 sense Peatge que propugna la gratuïtat de la principal via de comunicació terrestre del país. A més de la coordinadora, altres entitats com la Cambra de Comerç de València o les federacions de transportistes han demanat moltes vegades al Govern central un estudi complet del peatge de l'A-7 que representa un evident encariment de les exportacions cap a Europa. Entre les dades més importants que generen la polèmica hi ha l'índex d'utilització de l'autopista. Segons aquestes entitats, el preu de l'autopista és tan car que molts vehicles no l'usen, de manera que queda infrautilitzada la millor via de comunicació de què disposa el país. De la mateixa manera opina la Generalitat valenciana i també el Ministeri d'Obres Públiques, Transport i Medi Ambient (MOTPM). L'empresa concessionària del tram valencià, Autopistas del Mare Nostrum, AUMAR, va negar durant anys que l'autopista estiguera infrautilitzada, però, al final, va reconèixer l'evidència i es va assegurar amb el Ministeri per signar un conveni que contribuïra a facilitar l'accés a un major nombre de vehicles. Això volia dir abaratir els preus. El passat mes de maig es va signar aquest conveni que encara no ha estat aprovat pel Consell de ministres. El nou acord prorroga la concessió de l'autopista a AUMAR per quinze anys a canvi de les reduccions que apareixen en el quadre adjunt. Segons José Luis Cerón, president d'AUMAR: "L'objectiu del MOTPM és descongestionar la carretera nacional traent-ne els vehicles que més la puguen congestionar, fonamentalment els vehicles pesants de recorreguts llargs i mitjans. Per tant, fonamentalment l'objectiu de l'administració amb l'acord és concentrar la

rebaixa dels peatges en els vehicles pesants".

D'aquesta manera, la rebaixa pactada pràcticament no es notarà en els vehicles lleugers. Contra el conveni s'han alçat moltes veus. La primera, la de la Generalitat valenciana, que, a través del conseller d'Obres Públiques en aquell moment, el socialista Eugeni Burriel, va fer pública la seua oposició a un acord que no "millorava substancialment les condicions d'accés a l'autopista". De la mateixa manera s'ha pronunciat el nou conseller, Luis Fernando Cartagena, del PP. Ambdós, a més, es van queixar del fet que la Generalitat valenciana no tinguera presència ni decisió en un acord bàsic per a les comunicacions en el seu territori.

A les protestes "oficials" s'han sumat les de diferents partits i col·lectius. Així, la Unitat del Poble Valencià s'ha manifestat partidària de la gratuïtat de l'autopista i s'ha oposat a la construcció de noves desviacions de la carretera nacional, previstes en l'actual pla de carreteres del Ministeri. Segons els nacionalistes, aquestes desviacions condicionen el creixement dels pobles on volen efectuar-se i no serien necessàries si l'autopista fóra gratuïta. Magdalena Soler regidora d'UPV a la Vila Joiosa (la Marina) exemplifica així l'oposició al projecte que afecta el seu poble: "el traçat previst per a la circumval·lació a la Vila va ser rebutjat per les Corts valencianes el 1990. Segons els plànol passa a només 500 metres d'un pla parcial que afecta al creixement del nucli urbà." Contra aquest projecte i a favor de la gratuïtat de l'A-7 s'han fet a la Vila manifestacions i originals protestes com el pagament dels peatges en monedes de pesseta o duro. Les protestes es multipliquen en altres llocs com Altea o Benissa. Segons Magdalena Soler, el conveni pactat entre AUMAR i el Ministeri és "una maniobra perquè et tragues la targeta d'AUMAR, i res més".

El diputat d'Esquerra Unida a les Corts valencianes Pasqual Mollà és també contundent: "el conveni és una presa de pèl. No es pot dir que es rebaixa el 5% per als vehicles lleugers si en dos anys AUMAR ha augmentat els preus un 8%. A més, hi ha un detall que ningú no menciona i que és determinant. AUMAR té una clàusula en aquest conveni segons la qual les obres de penetració a l'autopista s'hauran de fer amb el seu acord, és a dir que l'empresa, que té una important participació del Banc Central, el principal accionista de grans constructores, s'autoadjudicarà totes les obres que vulga i, és clar, les empreses paral·leles són les que més probabilitats tenen de fer les obres de circumval·lació de la carretera. En conjunt, doncs, tot és negoci".

La solució per a les veus en contra és la gratuïtat, però Cerón insisteix a dir que això no és possible. Segons el president d'AUMAR: "la gratuïtat de l'autopista representa el seu rescat. Implica pagar als accionistes el capital que van

El transport pesant és el principal problema segons l'administració. El nou conveni entre AUMAR i el Ministeri d'Obres Públiques, Transports i Medi Ambient té com a finalitat teòrica abaratir el preu per fer l'autopista del Mediterrani més atractiva per a camions i autobusos.



Les noves tarifes de l'autopista

Què canviarà amb el conveni?

Tarifes (per km.)

	Tarragona-València	València-Alacant
Actuals		
Pesants 1	20,61	20,16
Pesants 2	22,63	22,13
Posteriors		
Pesants 1	12,62	12,35
Pesants 2	13,86	13,55

Reduccions en vehicles lleugers

Núm. de viatges per setmana	Disminució sobre la tarifa actual
entre 4 i 6	15%
entre 7 i 10	25%
entre 11 i 15	40%
més de 16	60%

* Una anada i una tornada es consideren un viatge

Tarifes en pessetes per km

	Lleugers	Pesants 1	Pesants 2	Valor mitjà
T. del Cadí	37,71	82,32	38,82	46,55
AUCAT	23,25	40,95	50,21	37,51
TABASA	23,05	36,53	48,50	26,63
AUTEMA	19,14	18,42	36,31	18,56
EUROPISTAS	16,05	29,07	32,29	18,42
IBERPISTAS	14,08	33,41	37,57	17,52
AVASA	14,52	26,44	30,69	16,86
AUCALSA	13,48	24,48	31,39	16,03
AUMAR	13,54	22,58	24,85	15,18
EUROVIAS	12,87	24,04	28,51	14,88
AUDENASA	12,68	18,71	25,76	14,67
ACESA	9,53	15,37	20,75	11,79
AUDASA	8,64	14,81	18,81	10,08
Total sector	13,07	22,74	27,25	15,11

■ Concessionàries dels Països Catalans

Font: Informe de la Delegació del Govern en les autopistes de peatge

ORIOL MARTÍ

invertir i tornar també als finançadors els crèdits pendents, com també, en un futur, atendre les despeses de manteniment i conservació. El rescat representaria que el MOPTMA hauria d'utilitzar els diners d'altres inversions en el rescat, i el Ministeri ja ha dit que l'assumpte no li interessa".

Per a Pascual Mollà, el rescat no seria tan car, ja que, segons el diputat: "el Ministeri només hauria de pagar el "lucre cessant", no les inver-

sions fetes i això no seria tan car com el pressupost de les obres previstes en la N-340."

El conveni encara no ha estat aprovat i la resposta oficial del Ministeri és que "cal escoltar les comunitats autònomes". No hi ha ni dada ni lloc concret per a fer aquestes consultes. Caldrà, doncs, esperar que Madrid trobe el moment oportú per conèixer l'opinió dels usuaris d'una autopista, el futur immediat de la qual, de moment, ja ha decidit. **Jordi Sebastià**