

Manifest sobre l'A7

L'A7, o la colonització de Catalunya

Com diu el ministre de Fomento, José Blanco, res no tornarà a ser com abans de la crisi.

Per exemple, ja no té cap sentit la duplicació de l'autopista AP7 amb una autovia paral·lela, l'A7 (que en alguna trama s'anomena A2). Podrà costar més o menys temps d'acceptar-ho, però aquesta ja és una aberració ben real.

El corredor del mediterrani ha de ser una línia de ferrocarril, bàsicament sobre l'actual traça i ha de fer-se un plantejament d'intermodalitat entre ferrocarril i xarxa viària que tregui el màxim de les possibilitats del corredor. L'eficiència és l'objectiu preferent i no té sentit la construcció de xarxa viària duplicada, com ha estat fins ara.

Alguns trams de l'A7, paral·lela a l'AP7, ja han estat construïts, com entre Cambrils i l'Hospitalet de l'Infant, o al costat de Vila-seca al Tarragonès. La duplicació esdevé un greu atemptat al territori per la pèrdua de sòl, per la fragmentació territorial i per la complexitat d'enllaços. Quedarà com a testimoni monumental d'una manera grollera de fer i d'un moment econòmic i polític forassenyat. Hi ha encara el perill que algun tram es vulgui realitzar, com entre el Vendrell i l'Arboç, com la darrera escomesa inútil d'un model difunt.

Per imposició la crisi obliga a racionalitzar, i per sort la racionalitat ens porta a fer el més eficient possible el corredor de l'AP7. A diferència d'abans de la crisi, en què com a nous rics s'establí una competència absurda amb les concessionàries d'autopistes (ABERTIS), ara cal governar les autopistes com a xarxes públiques que són, només que amb gestió privada.

Governar les autopistes significa implantar l'eurovinyeta, i així permetre que el transport internalitzi els costos dels desplaçaments. D'aquesta manera evitarem que hi hagi més camions per les carreteres que a les autopistes paral·leles. Aquesta implantació significarà una via d'ingrés per l'Estat, Ministeri i Generalitat, a partir d'una internalització correcta de costos, tot generant ingressos per invertir en la xarxa de transport col·lectiu i imposant un canvi de modalitat en el transport de mercaderies. Sembla estrany que només es pensi en retallades socials i no en l'increment d'uns ingressos que serien econòmicament eficients.

Governar les autopistes significa disposar i fer públics els comptes d'explotació de les concessions i veure'n els equilibris econòmics, ara profundament desconeguts. Una gestió pública correcta permetria, per exemple, l'ús gratuït de l'autopista per a recorreguts de rodalia de curt abast (per exemple amb una franquícia universal de 15 Km en tot el país). Aquesta franquícia ja s'ha plantejat a l'entorn de Tarragona i Girona com a extensió de l'experiència a l'àmbit del Vallès, on fa temps ja es practica (només que amb un costós peatge a l'ombra).

Un ús racional de les autopistes portarà a incrementar el seu ús com a vies més segures que les carreteres dels seus entorns i a procurar concentrar-hi el trànsit, la qual cosa resulta més econòmica (també energèticament) i més segura. Amb tot, les administracions no han d'anar a remolc de demandes econòmiques sense

justificació de les societats concessionàries, sinó que han de dirigir l'ús social d'aquestes inversions sotmeses a control i garanties públiques.

A hores d'ara, aquests planejaments estan ja en la lògica dels fets i només tardaran a ser cultura comuna el temps que triguem tots plegats en assumir que la nova situació econòmica prima l'eficiència i la racionalitat per damunt de la festa malgastadora passada. En aquesta línia, obres com el Quart Cinturó (que és també un tram de l'A7), l'autovia del Ministerio per la plana del Vallès, ja han caducat i mort completament en el seu sentit, si és que mai en varen tenir. El completament de la xarxa viària de la regió metropolitana de Barcelona és un afer competència de la Generalitat. I aquesta competència s'ha d'exercir per recosir la xarxa viària existent i per servir molt directament els nuclis urbans i els polígons industrials, no per establir un arc distant, ambientalment greu i només amb l'excusa del trànsit de pas i de llarg recorregut.

En altres llocs del país, com l'Alt Empordà, la proliferació de xarxa deixa Figueres amb la previsió de l'A2 per l'oest, quan ja s'havia fet per l'est, i ara, a més de l'ampliació de l'AP7, cal contemplar la trituració del territori amb les línies de l'AVE i del nou ferrocarril convencional. No és un panorama massa diferent del Penedès, on la previsió de trenar l'A7 amb l'AP7 segueix la destrossa ja feta al Camp de Tarragona.

La idea de la duplicació de les autopista de peatge amb una autovia no es redueix al cas de l'AP7, ja que a altres llocs de Catalunya hi ha el mateix planejament (A2 direcció Lleida, laterals de la C32 al Maresme...), essent aquesta filosofia una opció que no existeix enlloc més del món, excepte a Espanya.

El greuge de Catalunya no són els peatges que ens van permetre les primeres autopistes, sinó la manca d'inversió de l'Estat. Un model europeu de xarxa bàsica de peatge és plenament assumible i el que cal és que el Ministeri de Foment inverteixi a Catalunya, no precisament en duplicar el mateix model, sinó en completar-lo amb altres sistemes (ferrocarril, per exemple). És de país insolvent el malbaratament de recursos en xarxa bàsica viària.

Aquests són els fets i les tendències de futur, però força mentalitats romanen encara en la inèrcia del passat, especialment per part la de classe política dirigent que només veu en la crisi un simple alentiment del mateix programa. Per sort, altres forces, entre elles les mateixes econòmiques, ja saben que res no tornarà a ser com abans.

Benvingut sia l'increment de l'eficiència i la racionalitat que la crisi ens ha portat. Benvingut sia que puguem fer coses que des de sempre s'han fet a l'Europa civilitzada. Felç moment en què abandonem l'eufòrica economia espanyola amb peus de totxo. I benvinguda sigui l'oportunitat d'un major consens en la construcció del país sense fonamentar-los en la construcció. Aquesta és l'aposta estratègica i responsable. Aquesta és la cultura del sí. Aquella, la del totxo, la veritable cultura de la negació i la destrucció.

Catalunya, juliol de 2010.