

«Barcelona, al alcance de la mano»: 50 anys d'AP-7 a Girona

- El 21 de juny de 1971 es va inaugurar el tram d'autopista entre Maçanet de la Selva i Girona Nord, que permetia reduir a la meitat el temps de viatge entre la capital gironina i Barcelona

20-06-21 | 06:30

«Se hablará a partir de ayer de antes y después en la autopista... es un hito. Es como si esta especie de látigo serpenteante de hormigón y flores, de metales y hierba fresca, tuviera alma». Així començava el diari Los Sitios la crònica de la inauguració de l'autopista entre Maçanet de la Selva i Girona Nord, que permetia connectar connectar la capital gironina amb Barcelona per la via ràpida. Cinquanta anys més tard, l'AP-7 es troba en un altre moment crucial, ja que a partir de l'1 de setembre s'aixecaran els peatges i passarà a ser gratuïta, tot i que les futures fórmules de manteniment encara no estan del tot definides.

La inauguració del tram Maçanet de la Selva-Girona Nord, el 21 de juny de 1971, es va produir només un any després de la posada en funcionament del traçat Barcelona-Maçanet, que havia permès fer arribar la infraestructura per primer cop a les comarques gironines. Tot i que l'objectiu principal era la connexió entre Barcelona i França, Girona en va ser la gran beneficiada, ja que va aconseguir treure trànsit de dins de la ciutat i reduir a la meitat el temps que es trigava a anar fins a la capital catalana. A més, segons es pot llegir a les cròniques de l'època, la connexió entre Girona i Barcelona va ser el primer enllaç per autopista entre dues capitals de província a l'Estat. Tot plegat amb unes obres que es van executar amb un temps rècord, ja que es van acabar sis mesos abans del que estava previst.

Malgrat que el dictador Francisco Franco havia assistit, un any abans, a la inauguració del traçat Barcelona-Maçanet, el 21 de juny de 1971 es va desplaçar fins a la inauguració de Girona el llavors ministre d'Obres Públiques, Gonzalo Fernández de la Mora; que, això sí, va ser rebut per totes les autoritats del règim a les comarques gironines, encapçalats pel governador civil i cap provincial del Movimiento, Victorino Anguera Sansó.

El viatge de Fernández de la Mora va ser ben aprofitat, ja que també va inaugurar l'enllaç entre Maçanet de la Selva i Vidreres -en el que suposava el primer pas del Pla d'Accessos de la Costa Brava-, va visitar les obres de les vies enlairades del tren al seu pas per Girona i va passar també per municipis de la Costa Brava com la Bisbal, Palamós, Palafrugell i Lloret, on la comitiva va dinar.

Després de la inauguració de la connexió amb Girona, l'any 1974 el recorregut va arribar fins a la ciutat de Figueres, i el 1976 ja es va poder posar en funcionament la connexió amb França per la Jonquera.

La construcció de l'AP-7 va néixer, en part, per la recomanació del Banc Mundial, durant la dècada dels 60, de construir un «corredor mediterrani d'autopistes» amb l'objectiu de facilitar la connexió entre Espanya i França. Com que l'administració franquista no disposava de suficients fons públics per tirar endavant la infraestructura, es va acabar finançant amb diners privats i es va establir un sistema de peatge. Així, el febrer de 1967 es va adjudicar la construcció de l'autopista entre Barcelona i la Jonquera a la concessionària Bankunion, que posteriorment constituïria Acesa (Autopista Concesionaria Española S.A). Temps després Acesa es funcionaria amb Àurea per donar pas a Abertis, que ha estat gestionant el tram català de l'AP-7 fins a l'actualitat. Abertis és actualment la primera concessionària d'autopistes a Espanya i un dels principals operadors a nivell mundial.

Els peatges de l'autopista, tanmateix, tenen els dies comptats. I de forma gairebé literal. El proper 31 d'agost s'acaba la concessió i, tal com ha garantit el ministre de Transports, José Luis Ábalos, per activa i per passiva, no hi haurà pròrroga, de manera que s'aixecaran els peatges i passarà a ser gratuïta. Tot i això, el govern estatal ja està estudiant fórmules per finançar el seu manteniment, igual com el de la resta d'autopistes espanyoles. Fa uns mesos, Ábalos va posar sobre la taula la possibilitat que totes les autopistes i autovies de l'Estat siguin de pagament a partir de 2024. Tot i que la mesura encara no s'ha concretat, l'empresariat gironí, juntament amb la Diputació de Girona, està treballant en un document per millorar la mobilitat a les comarques gironines un cop es faci efectiu aquest aixecament dels peatges. En el cas de les comarques gironines, una qüestió que quedarà sobre la taula és què passa amb el desdoblament de l'N-II a l'Alt Empordà. El mateix Ábalos el va congelar perquè va considerar que l'autopista gratuïta absorbiria bona part del trànsit, i va impulsar un estudi per analitzar-ho del qual encara no es tenen els resultats. Tot i això, diversos sectors gironins advoquen per mantenir el desdoblament de l'N-II nord, especialment si en un futur pròxim l'autopista torna a ser de pagament.

Font del document:

<https://www.diaridegirona.cat/girona/2021/06/20/barcelona-alcance-mano-50-anys-53957571.html>