



L'N-II fa tard

Renunciar al desdoblament de l'N-II en tot el seu tram entre Tordera i la Jonquera és inconcebible. Fins i tot, una traïció. El conseller de Territori i Sostenibilitat Lluís Recoder va posar en dubte el tram nord –dient que primer s'han de fer les obres al sud entre Caldes i Tordera, i que cal fer una reflexió sobre la necessitat d'autovies al costat d'autopistes– i ràpidament el mateix departament va sortir a matisar aquestes paraules. Fa tants i tants anys que es demana des de tots els àmbits gironins, i són tantes i tantes les promeses incomplertes, que a part d'una necessitat és també un dogma de fe. No pas a Madrid, on s'ha pogut constatar que l'interès és mínim. I és que a 700 quilòmetres, les coses es veuen diferent. Allà les prioritats són unes altres. Allà el problema no és que els faltin carreteres, el problema és que en tenen massa.

La fallida de les autopistes que s'hi van començar a dissenyar als anys noranta i es van estrenar a mitjans de la dècada passada ha posat de relleu, una vegada més, la pessima planificació en infraestructures de l'Estat espanyol. Com els aeroports, les autovies amb trànsit irrisori o les línies d'alta velocitat. Es van construir autopistes al costat d'autovies gratuïtes i es van fer unes planifi-



Una furgoneta circulant per l'N-II entre Sils i Caldes ■ LLUÍS SERRAT

cacions de trànsit molt superiors a les que s'han acabat produint. Algunes d'aquestes noves vies no arriben als 10.000 vehicles diaris: per exemple, l'AP-41 entre Madrid i Toledo va tenir el 2010 un trànsit d'encara no 2.000 vehicles diaris; mentre que l'M-12 que connecta amb Barajas és la que va tenir més trànsit, cap a 19.000 vehicles. Cal tenir en compte que a l'AP-7 entre la Jonquera i Barcelona circulen cada dia més de 40.000 vehicles i que en bona part de l'N-II a les comarques gironines se superen els 25.000 vehicles diaris.

El forat econòmic d'aquestes

Mentre aquí volem l'N-II, a Madrid també tenen un problema viari. Però no perquè faltin carreteres, sinó perquè n'hi sobren

radials és espectacular. De fet, el 2010 ja s'hi van injectar 200 milions d'euros amb un crèdit participatiu per evitar la fallida. CiU hi va donar suport i ho va justificar afirmant que era millor intentar salvar-les abans d'haver de carregar amb tot el deute. Però encara no han passat dos anys que

la situació s'ha fet insostenible. Els motius són els sobrecostos de cap al 300% en les expropiacions arran d'una sentència judicial i, sobretot, l'escàs trànsit. No hi ha cultura de peatge i la gent no vol pagar per circular. Una mostra és la valoració econòmica que fa el Ministeri de Foment dels costos del transport per carretera, en què no compta cap partida destinada a peatges. Per tant, l'Estat ha de resoldre ara el problema perquè és qui té la responsabilitat patrimonial de les carreteres i qui atorga les concessions. La ministra Ana Pastor ja ha dit que es dóna mig any per buscar

una solució, que difícilment serà deixar caure les empreses que ostenten les concessions. Darre hi ha les grans constructores i gestores d'infraestructures de l'Estat –ACS, Ferrovial, FCC, Abertis, Acciona, Sacyr Vallhermoso– i darrere seu, els grans bancs. Per tant, cal buscar alternatives, i ja se n'han plantejat: fusió de concessionàries, nacionalització o, la que ha aixecat més polseguera, que se les quedin determinades empreses a canvi d'allargar la concessió en d'altres autopistes a l'Estat, que estan bàsicament a l'eix mediterrani i l'eix de l'Ebre. Que s'ampliés la concessió, per exemple, de l'AP-7 per pagar les autopistes de Madrid voldria dir que ja no només pagaríem les nostres autopistes i bona part de les seves autovies –on també es van destinar molts fons europeus–, sinó també les seves autopistes.

També seria surrealista que es trobessin recursos per rescatar aquestes autopistes mentre, per exemple, l'N-II continua empantanegada. Una N-II que al nord, en passar resseguint l'AP-7, cada vegada té menys possibilitats de ser desdoblada. Amb la crisi s'estén cada vegada més la teoria de no fer autovies paral·leles al costat d'autopistes. L'N-II fa tard i per això cal ja començar a plantejar-hi alternatives.