

Els veïns de les localitats costaneres del Maresme esperen poder respirar més tranquils a partir de dimarts. Les tradicionals i històriques cues dels caps de setmana i de l'estiu deixaran de repetir-se, almenys amb la

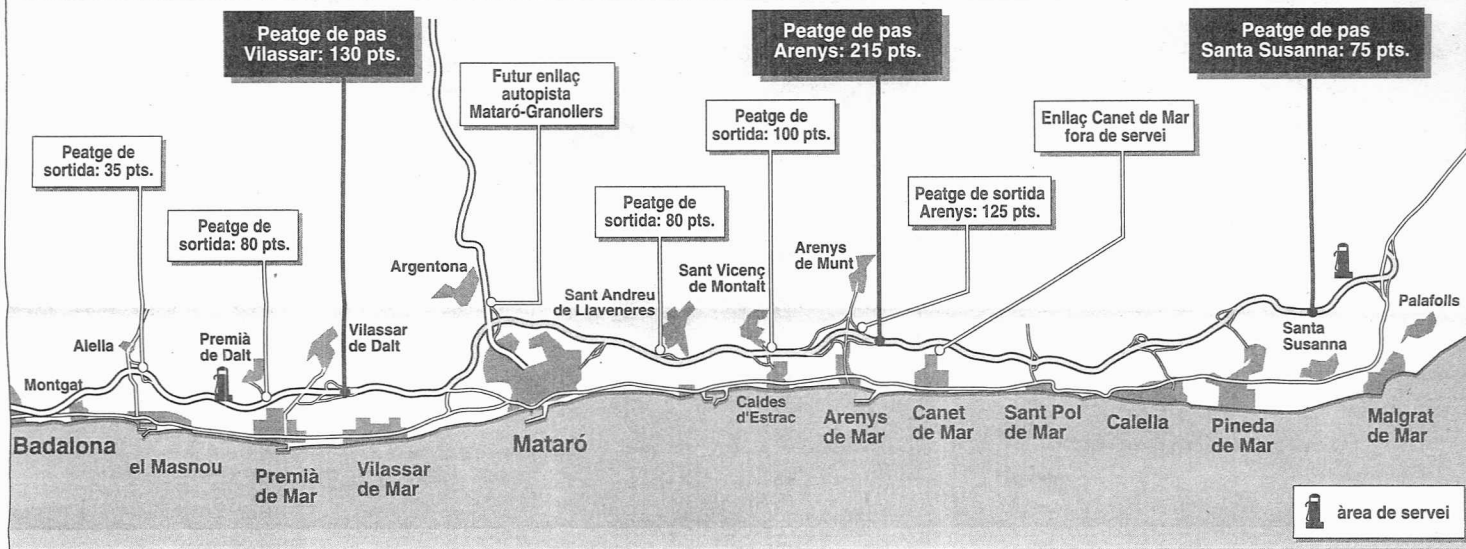
intensitat habitual, amb l'entrada en servei de l'autopista A-19, entre Mataró i Palafròlles. No es va aconseguir l'autovia. Sí el peatge tou. Caldrà esperar que passi el pont de Sant Joan, primera prova de foc de la nova via, per

comprovar si els ciutadans del Maresme podran passejar, o si més no circular, amb relativa tranquil·litat per la gran avinguda automobilística que és la N-II i que tots desitjarien que es convertís en passeig marítim.

L'autopista de l'esperada descongestió

A partir de dimarts, la nova A-19 evitarà bona part dels tradicionals col·lapses a la comarca

Un preu tou per a cada sortida



CABALLE

Montse Raya MATARÓ

Dimarts a les sis del matí es posa en funcionament definitivament la prolongació de l'autopista A-19 entre Cabrera de Mar i Palafròlles, més coneguda com l'autopista del Maresme, que connectarà aquesta comarca amb la de la Selva. Amb aquesta nova via, els municipis de la costa del Maresme esperen que s'alleugereixi considerablement el trànsit a la N-II, carretera en què els caps de setmana i els mesos d'estiu es formen grans retencions, que durant anys han ocasionat greus molèsties als habitants de la comarca.

Els 36 quilòmetres de via

ràpida permetran viatjar per tres carrils en cada direcció, pocs dies després de l'entrada en servei del tercer carril entre Mataró i Montgat. L'autopista disposa de 13 accessos i sortides a diverses poblacions de la comarca, tot i que dos d'ells, el de Canet i l'enllaç amb l'autopista Mataró-Granollers, no entraran en servei fins d'aquí a uns mesos.

Tarifes reduïdes

Aquesta nova via d'alta capacitat gaudirà d'unes tarifes reduïdes, o peatge tou, en compliment del conveni signat al 1990 pel MOPTMA i ACESA, segons el qual la concessionària es feia càrrec de la construcció i explotació d'aquesta via —que inicialment havia de ser autovia—

amb el compromís d'aplicar-hi una tarifa reduïda. Així, circular des de Montgat a Palafròlles costarà 420 pessetes. L'autopista té tres peatges troncats a Vilassar (130), Arenys (215) i Santa Susanna (75). A més a més hi hauran peatges a les sortides d'Alella (35), Premià (80), Sant Andreu de Llavaneres (80), Sant Vicenç de Montalt (100) i Arenys (125).

Els vehicles podran entrar i sortir gratuïtament a diversos trams de l'autopista: a la variant de Mataró i a la zona de l'Alt Maresme entre les poblacions d'Arenys de Mar i l'enllaç de Calella-Pineda. Així es podrà circular sense haver de pagar peatge entre els enllaços d'Arenys de Mar i Calella-Pineda, en direcció nord. L'autopista disposa d'una àrea de serveis a Palafròlles.

ACESA ha invertit prop de 45.000 milions de pessetes en les obres de construcció de l'autopista, que s'han realitzat en tres anys i que té cinc túnels i vint viaductes. La concessionària té previst que uns 20.000 vehicles circularan diàriament per aquesta via, que no solament captarà els usuaris habituals de la N-II, sinó aquells que, atrets pel peatge tou, decideixin anar a la Costa Brava passant per la A-19 en lloc d'utilitzar la A-7.

La nova via presenta, però, un inconvenient en la seva connexió final, a Palafròlles, amb la N-II, perquè en pocs metres l'autopista passa de tenir tres carrils a tenir-ne un, fet que previsiblement ocasionarà importants retencions. ACESA espera resoldre aquest fet amb la prolongació de l'auto-

pista fins a la carretera GI-600, d'Hostalric a Blanes, travessant el riu Tordera.

Tecnologia i medi ambient

Els responsables d'ACESA asseguren orgullosos que aquesta autopista ha incorporat tota mena d'innovacions tecnològiques, com ara el servei Teletac o les transmissions a través de fibra òptica, però del que estan més satisfets és de l'esforç, que al seu parer, s'ha realitzat per preservar el medi natural. Així, destaquen que al llarg del 36 quilòmetres de via s'han plantat més de 300.000 arbres i arbustos autòctons. També s'han instal·lat pantalles arbustives per obligar a aixecar el vol de les aus i passos per a la fauna.

La ferida que el temps ha curat

La construcció de l'autopista del Maresme va estar envoltada al seu inici de polèmica, però totes les protestes que va provocar que la promesa autovia es convertís en una autopista amb peatge inclòs s'han esvaït amb el temps i, ara, tothom vol que s'inauguri perquè, sens dubte, és una via necessària per a la comarca.

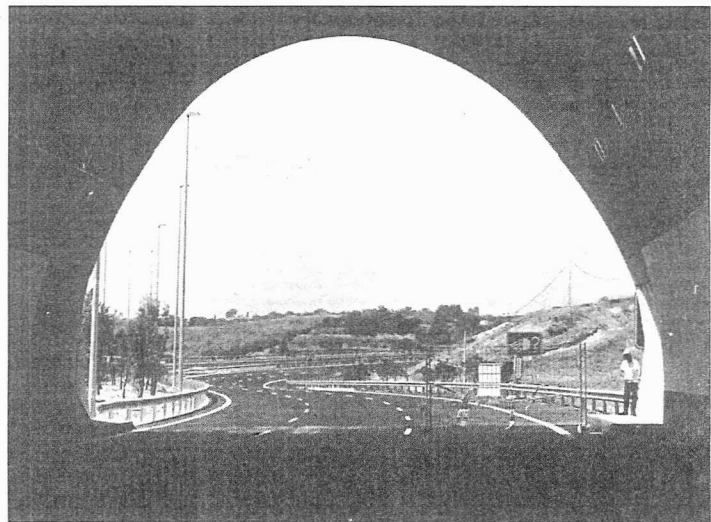
Quan encara es parlava de l'autovia del Maresme com a carretera alternativa a la col·lapsada N-II, l'any 1989, els pagesos ja van començar a pressionar l'aleshores ministre d'Obres Públiques, Sáenz Coscolluela, per millorar el preu de les terres a expropiar. Qui havia de dir que aquelles pressions —van tenir durant vuit hores als tècnics del MOPU— no serien sinó l'inici de les mobilitzacions.

La bomba va esclatar el 4 de maig de 1990, quan el ministre Sáenz Coscolluela va anunciar que s'havia d'imposar un peatge a l'autovia. Així ho recollia el pla per al transport a les grans

ciutats, conegut com *pla Felipe*. En un primer moment, els alcaldes socialistes es van quedar perplexos per expressar, després, la seva oposició al nou projecte.

Manifestacions públiques, protestes dels representants polítics, enfrontaments entre el govern central i la Generalitat, viatges a Madrid per reclamar la gratuïtat de la via... Tot en va. L'1 de desembre de 1990 es va publicar el conveni signat entre ACESA i el MOPU pel qual la concessionària construiria l'autopista i implantaria un peatge tou. A partir d'aquell moment, la protesta unànime va deixar de ser-ho i la majoria d'alcaldes socialistes es van acontentar amb les promeses de contraprestacions milionàries per a la comarca.

Les protestes es van anar esvaïnt amb el pas del temps i, ara, tres anys després de començar les obres, sembla que ja ningú no se'n recorda. O no vol recordar-se'n.



CRISTINA CALDERER

A l'autopista, entre Mataró i Palafròlles, s'han construït cinc túnels i vint viaductes