

ESPECIAL TRANSPORT

Divendres 12 de juliol del 2019

L'EBRE

AP-7: ni concessió ni debat

Terres de l'Ebre Redacció / ACN

D'aquí a mig any, l'1 de gener del 2020, els usuaris ja no hauran de pagar peatges per a circular per l'AP-7 entre Alacant i Salou, segons la intenció anunciada pel Govern espanyol de no allargar l'actual concessió a Abertis o ni traure'n a concurs una altra. El cas, però, és que amb l'esperada liberalització a tocar, i amb els camions circulant per força per l'autopista des de fa un any per a reduir la sinistralitat a l'N-340, la futura gestió de les autopistes continua sense model. Ni tan sols hi ha debat, si més no públicament. Un cop

Compte enrere cap a la liberalització dels primers trams d'autopista sense un model definit

s'haja alliberat el primer tram de l'AP-7 entre Alacant i Salou a final d'any, el 31 d'agost del 2021 vencerà la concessió del tram entre Tarragona i la Jonquera, i de l'AP-2 entre Saragossa i Mediterrani. Les opcions per a gestionar estes autopistes passen per repercutir les despeses de manteniment en els pressupostos públics, definir peatges tous o implementar la vinyeta, una tarifa plana per l'ús de les vies d'alta ca-



pacitat -o per l'ús de la xarxa viària en general- que ja apliquen alguns països europeus. Esta darrera opció és la preferida per la Generalitat però no té el beneplàcit del Govern espanyol, que aposta per consensuar un model de gestió homogeni. Els principals agents socials i econòmics plantegen diverses opcions sobre quin hauria de ser el camí a seguir. Mentre les ONGs mediambientalistes s'inclinen per una tarifa basada en el quilometratge, la Federació Empresarial d'Autotransport de

la província de Tarragona (FEAT) considera que les autopistes alliberades han de revertir a l'Estat i que és l'Administració qui n'ha d'assumir el manteniment. En qualsevol cas, però, considera que un nou model s'hauria de negociar prèviament i tenir en compte la càrrega impositiva que ja suporta el sector del transport

La incògnita a hores d'ara és saber com es finançaran les tasques de conservació i manteniment que ara assumixen les concessionàries.

El ministre de Foment en funcions, José Luis Ábalos, ha admès les dificultats per a assumir el cost de totes les vies d'alta capacitat únicament amb els pressupostos públics i apel·lava a cercar una fórmula alternativa. Fonts del Ministeri de Foment consultades per l'ACN apunten que la política d'infraestructures "hauria de quedar al marge de la refrega política i abordar-se des del consens dins un pacte d'Estat". A més, reconeixen que la desigualtat entre territoris, "amb zones amb au-

topistes de peatge [com les Terres de l'Ebre, malgrat les bonificacions actuals en viatges d'anada i tornada en 24 hores] i altres que no paguen res" obliga a plantejar una planificació "racional" a llarg termini. En este sentit, Foment assegura que, fins que no es definisca un model, les autopistes que es vagen alliberant -com el tram ebrenc de l'AP-7 a Catalunya d'aquí a poc més de cinc mesos- "es finançaran com la resta de vies d'alta capacitat, via pressupostos". ■