

Foment treu a licitació l'àrea de servei del Baix Ebre i Aumar acomiada 115 treballadors de l'AP-7

A un mes i mig que es materialitzi la liberalització del tram Tarragona-Alacant, que revertix a l'Estat, el Ministeri també licita obres de conservació de la carretera i estudis de trànsit per al futur.

Terres de l'Ebre Ò.M.J.

Arriba el moment. Després d'anys i panys de debat sobre el futur de la gestió de les autopistes a partir del moment en què s'esgotessen les concessions i, de fet, sense haver resolt el model de futur, l'1 de gener del 2020 certament el tram de l'AP-7 entre Tarragona i Alacant revertirà a l'Estat, que ja fa temps que ha dit que no allargarà la concessió a Abertis ni en farà una de nova, tot i que encara no se sap qui es farà càrrec del manteniment: si el ciutadà via pressupostos de l'Estat o el conductor a través d'algun tipus de ta-

xa de pagament per ús de la xarxa d'altres prestacions, com es vol introduir a Catalunya.

El cas és que els símptomes del nou escenari que s'obre en un mes i mig ja són més que evidents. Així, el Ministeri de Foment ha tret a licitació la concessió de les àrees de servei de l'AP-7 en els trams Tarragona-València i València-Alacant, en una modalitat de contracte de concessió de serveis per cinc anys, a canvi d'un cànon anual que, en el cas de l'àrea del Baix Ebre, serà com a mínim de 285.332,23 euros. Hi ha afectades vuit àrees més, entre elles les de Benicarló i l'Hospitalet de l'In-

fant. En el cas del Baix Ebre, al terme municipal de L'Aldea, l'Estat xifra en 26,34 milions d'euros nets el negoci que s'hi generarà durant l'execució del contracte.

Paral·lelament, el Ministeri també ha licitat un contracte de serveis per a l'execució de diverses operacions de conservació i explotació de la carretera a la demarcació de Tarragona, per un valor de 12,55 milions. L'objecte són treballs de serveis de comunicacions, de vigilància, atenció a accidents, manteniment, conservació i senyalització. A més a més, s'hi inclouen faenes d'inventari i reconeixement de l'estat dels diferents elements, estudis d'accidentalitat i de seguretat viària. Treballs que s'entreveuen determinants per a agafar el relleu d'Abertis en la gestió de la via.

Per últim, Foment també ha tret a licitació la redacció d'un estudi

previ sobre distribució de demanda de trànsit després de la supressió del peatge a l'AP-2 entre Saragossa i el Vendrell i a l'AP-7 entre Tarragona i la Jonquera, trams d'autopista que també re-

demanda en la xarxa de carreteres de l'Estat arran de la redistribució del trànsit després de la supressió dels peatges a l'AP-2 i l'AP-7".

ERO A AUMAR Al marge dels preparatius a càrrec de l'Administració estatal, el concessionari sortint, el gegant Abertis, ja va anunciar el mes passat que la seua filial Aumar executaria un expedient de regulació d'ocupació (ERO) que afecta 140 treballadors de l'AP-7 (Hospitalet de l'Infant-Alacant) i l'AP-4 (Sevilla-Cadís) i que s'aplicarà abans de la finalització de la concessió d'estes dos autopistes el 31 de desembre. Estes vies d'alta capacitat compten amb 300 treballadors, 140 dels quals es dediquen a fer funcionar els peatges. Del total d'afectats per l'ERO, 115 són personal de la via que uneix Alacant i l'Hospitalet de l'Infant i 25 més de l'autopista entre Sevilla i Cadís. Aumar compta amb 50 treballadors a Catalunya, una vintena dels quals treballa en els punts de pagament a les autopistes. ■

LA DADA

26,34 milions és el negoci brut que pot generar l'àrea de servei en cinc anys

vertiran a l'Estat, però una mica més tard, concretament el 31 d'agost del 2021. L'objecte de l'estudi és recopilar antecedents i fer un estudi de trànsit i mobilitat a l'entorn viari d'estos trams. Amb estes dades, l'Estat preveu "determinar les millors solucions [enllaços, etcètera] per a acomodar la