

Sense peatge, més de 40 anys després

Des de l'1 de gener, els ebrenca ja circulen lliurement per l'AP-7 entre Salou i Alacant i poden gaudir encara de bonificacions en viatges d'anada i tornada entre Salou i Vilafranca. Foment preveu un increment del trànsit del 30%, però no un tercer carril que ja reclamen usuaris i transportistes

Terres de l'Ebre Ò. Meseguer

Entre 1975 i 1985 van anar entrant en servei els trams de l'autopista AP-7 entre Salou i Alacant en el marc de la concessió a Aumar, posteriorment absorbida per Abertis. Ara, més de 40 anys més tard, els usuaris ebrenca ja no han de pagar els 40 euros que costa aproximadament este trajecte perquè, des de les 10 de la nit del passat 31 de desembre, les barreres dels peatges estan aixecades, a l'espera dels treballs de desmantellament de les casetes. El tram de l'AP-7 entre Alacant i Salou ha quedat finalment alliberat de peatges coincidint amb la finalització de la concessió sense que encara quede definit per part del Govern espanyol, com recordava esta publicació en el darrer número de l'any, un model clar de gestió de les vies d'altres prestacions. La Generalitat ja fa mesos que ha proposat un model d'eurovinyeta perquè, sota la premissa que qui contamina paga, els usuaris assumisquen una tarifa plana per utilitzar autopistes i autovies, però el Govern espanyol vol implantar un model aplicable a tot el territori estatal. Usuaris i transportistes recorden que l'aixecament de barreres no posa fi a les seues reivindicacions perquè encara queda el tram nord per a alliberar i ja reclamen la construcció d'un tercer carril per a absorbir l'increment de trànsit que implica la gratuïtat.

AUGMENT DE TRÀNSIT "ABSORBIBLE" En este sentit, el ministre de Foment en funcions, José Luis Ábalos, preveu que el trànsit a l'AP-



Imatge del peatge inactiu de l'Aldea, este dijous, el segon dia de gratuïtat de l'autopista entre Salou i Alacant. / NÚRIA CARO

7 creixa un 30% arran de l'aixecament de barreres materialitzat des de fa dos dies en el tram entre Salou i Alacant. El ministre va explicar en una entrevista publicada a *El Periódico* que l'experiència de la liberalització de l'AP-1 a Burgos indica un creixement en esta línia. "És absorbible", va afirmar. Ábalos assegurava que "cal abordar el finançament i la sostenibilitat de les vies d'alta capacitat" però admetia que per ara no hi ha "cap proposta" concreta sobre possibles peatges tous o vinyetes. Això sí, descartava per ara una ampliació de la via per

a engolir tot el trànsit.

BONIFICACIONS ENTRE SALOU I VILAFRANCA De moment, el 2020 serà Foment qui es farà càrrec de la conservació de la via, que és la més llarga que s'ha liberalitzat mai.

"És un fet inèdit en la història dels peatges i de les autopistes", remarca Ábalos. També es continuà fent càrrec, segons preveien abans de Cap d'Any fonts oficials de la Subdelegació del Govern espanyol a Tarragona, de les bonificacions als usuaris que facen viatges d'anada i tornada en 24 hores entre Tarragona i Vilafranca del Penedès Sud. Per tant, est mantindrà esta fórmula de gratuïtat -pensada per als residents- que fins ara, des del setembre del 2018, havia funcionat en el tram entre Alcanar i Vilafranca. És a dir, en direcció nord, els ebrenca podran circular gratuïtament fins al nou peatge troncal instal·lat a Salou i allí, fent ús del telepeatge, obtenir bonificació fins a Vilafranca Sud sempre que es faci la tornada abans de 24 hores i es faci la incorporació a l'autopista des del mateix enllaç on s'haja fet

la sortida.

Respecte a l'augment de trànsit previst per Ábalos, hi conflueix l'atractiu de la liberalització i la prohibició per als camions de circular per l'N-340 entre Peníscola i l'Hospitalet de l'Infant i entre Altafulla i Vilafranca, també vigent des del setembre del 2018 i que ara continua en vigor. El 30% de què parla el ministre suposaria, segons xifres de trànsit del ministeri citades per *El Temps*, un increment de més de 5.000 vehicles diaris entre Salou i Alacant, per on el 2017 i el 2018 ja van circular més de 17.000 de mitjana cada dia, amb un pes important dels camions: en els trams obligatoris com l'ebrenca el percentatge de vehicles pesants arribava a la meitat a principis del 2019, tot i que ara el gros de l'increment vindrà donat per l'entrada a l'autopista de vehicles lleugers conduïts per usuaris àvids de fluïdesa i gratuïtat alhora.

MÉS LIBERALITZACIONS I SI CAL RESCATS A CATALUNYA El 31 d'agost del 2021 quedarà també alliberada la resta de l'AP-7 i la C-32, al Maresme, i la C-33, a l'altura

de Mollet del Vallès, vies que són de titularitat de la Generalitat, que ja ha dit que tampoc allargarà les concessions. Per a sufragar-ne el manteniment, però, el conseller de Territori i Sostenibilitat, Damià Calvet, ha reiterat en declaracions a l'Agència Catalana de Notícies la seua aposta per una vinyeta fixa -una tarifa plana anual- com un pas previ a un sistema més sofisticat que calcule la tarifa a pagar en funció de la distància recorreguda i que arribaria en una "segona fase a implementar amb una tecnologia superior".

Primer, Calvet considera imprescindible que s'investisca un govern a l'Estat per a trobar "algú a l'altre costat de la taula" i concretar el nou model. Per al conseller "no és possible" mantenir les autopistes i les autovies només a través dels pressupostos, ja que recorda que el cost de les vies oscil·la entre els 50.000 i els 100.000 euros per quilòmetre a l'any. Calvet fins i tot no descarta que un cop implantada la vinyeta la Generalitat rescate autopes a les quals encara els queden anys de concessió. ■

CONNECTA'T AL CATALÀ

Vine i aprèn-ne

Inscripció oberta

- ✓ Cursos presencials i en línia
- ✓ Tots els nivells
- ✓ Activitats culturals fora de l'aula