

La renúncia espanyola a implantar algun sistema de pagament per ús a les autovies i autopistes de l'Estat, avalada per Brussel·les, dona continuïtat a la gratuïtat estrenada fa més de tres anys al tram ebrenc de l'AP-7, que a més a més tindrà un tercer carril. Els transportistes es mostren dividits, mentre que la Generalitat té coll avall que haurà de renunciar al seu model de vinyeta

Autopista gratuïta amb tres

Terres de l'Ebre Òscar Meseguer

L'any 2021, el Govern espanyol va enviar a la Comissió Europea un Pla de recuperació, transformació i resiliència -per a poder-se assegurar l'accés a més de 140.000 milions de nous fons europeus- que preveia per al 2024, és a dir, l'any que ve, la implantació d'un sistema de pagament per ús a les autovies i autopistes. El document comprometia el Govern de Madrid amb la cerca de l'acord social i polític per a avançar cap al model "d'usuari pagador" i sota el principi de "qui contamina paga". Tres anys després, probablement en veure que el preu d'este acord social -en plena crisi detonada per la inflació- és políticament inassumible, l'executiu de Pedro Sánchez, que va decidir que no allargaria les concessions ni en crearia de noves, ha maniobrat a Brussel·les per a eliminar el pagament per ús del Pla de recuperació, malgrat que la xarxa viària estatal compta amb uns 12.000 quilòmetres de carreteres d'alta capacitat amb unes despeses de conservació creixents i amb càrrec als pressupostos públics, i malgrat que la liberalització de les autopistes ha fet incrementar-ne el trànsit d'una forma exponencial. És el cas de l'AP-7, que travessa de nord a sud les Terres de l'Ebre, en un tram que es va liberalitzar l'1 de gener del 2020. La seua gratuïtat, que anteriorment les institucions havien reclamat durant anys per als usuaris ebrenços en no comptar amb una alternativa gratuïta d'altres prestacions, sembla que tindrà ara continuïtat, i a més a més amb un tercer carril que s'entreveu vital per a traure pressió a la carretera.

TERCER CARRIL EN MARXA En este sentit, el Ministeri de Transporta ha adjudicat este estiu la redacció del projecte de tercer carril entre l'Hospitalet de l'Infant i l'enllaç d'Amposta, un tram de 38,3 quilòmetres, a les empreses Meta Engineering SA i Eptisa Servicios de Ingeniería SL, per un import de 3,4 milions d'euros amb IVA inclòs. La duració del con-

tracte és de 36 mesos i, per tant, l'obra, el cost de la qual s'enfilarà fins als 162 milions d'euros, no es licitarà abans del segon semestre del 2026. Si bé l'aposta per ampliar l'autopista dixa definitivament al calaix el tram pendent de l'autovia A-7 entre la Jana i el Perelló, el compromís de gratuïtat de l'AP-7 i l'acord entre la Generalitat i l'Estat per a habilitar una nova sortida al Montsià alleugixen el territori i les veus que reclamen millors connexions amb l'interior de la comarca. La consolidació de la gratuïtat actual encara no és oficial, però el SETMANARI L'EBRE ja ha recollit reaccions de diferents agents que la donen per feta.

A CANVI D'APOSTAR PEL TRANSPORT FERROVIARI Segons van avançar *El País* i *La Vanguardia* i han corroborat altres mitjans d'àmbit estatal i nacional, la Comissió Europea hauria admès la proposta de retirar el pagament per ús d'autovies i autopistes a canvi que el Govern espanyol ho equilibre amb altres mesures de caràcter mediambiental i d'estalvi energètic, sobretot a través d'una aposta clara pel transport de mercaderies amb ferrocarril, el gran compte pendent de l'Estat. **"Després d'abocar-hi milions i milions al tren, el transport de mercaderies té un pes del 3,5 %, quan fa 20 anys suposava el 4,5 %, perquè gasten on no cal i el que caldria fer, no es fa"**, carrega fort Josep Lluís Aymat, president de la Federació Empresarial d'Autotransport de la província de Tarragona (FEAT), que creu que una millor xarxa de transport ferroviari de productes seria complementària amb el transport viari que representa la seua entitat: **"A nosaltres també ens aniria bé que hi hagués un mode ferroviari potent ben coordinat amb el mode viari, però la planificació ferroviària ha sigut un desgavell"**.

Aymat aprova la marxa enrere del Govern amb les autopistes, que atribueix a una qüestió política i electoralista, i considera que els transportistes ja paguen prou impostos, co-



Camions circulant pel tram ebrenc de l'autopista AP-7. /ACN

La FEAT celebra la gratuïtat: "Ja hem pagat i paguem prou"

Prou! AP-7 Gratuïta Ja! es mostra satisfeta però manté la batalla

mençant pel del carburant, que poden ser destinats al manteniment de les carreteres. **"En este territori l'autopista ha sigut durant temps una obligació** [va arribar a ser obligatòria per als vehicles pesants al tram ebrenc per a combatre la sinistralitat a l'N-340] **més que una alternativa de pas, i en general ja hem contribuït de sobres a la construcció i manteniment de les carreteres"**, insistix, i afegix que la xarxa viària és un servei públic indispensable a l'alçada de la sanitat i **"ha d'estar sempre oberta, per a reparar medicaments i aliments arreu, i**

COTRAT apostaria per alguna taxa, almenys a camioners estrangers

La Generalitat assumix que no podrà desplegar el seu model de vinyeta

se'n beneficia tothom, no només qui contamina". Els transportistes xifren en més d'11.000 milions a l'any allò que l'Estat recapta amb els impostos sobre els hidrocarburs, pels 8.000 milions de déficit que l'Associació d'Empreses de Conservació i Explotació d'Infraestructures (Acex) sosté que acumula el manteniment de les carreteres. La FEAT havia alertat del perill de "tornar a caure a les mans de les grans concessionàries", que sospitava que s'haguessen ofert per a recaptar i gestionar una nova taxa com la que ha quedat descartada.

DECISIÓ "ELECTORALISTA" Igual o més contundent es mostra el portaveu de la plataforma Prou, AP-7 Gratuïta Ja!, impulsada el 2015 contra la mortalitat inassumible que s'acumulava a la carretera N-340, Llorens Navarro, que també considera que el pas enrere del Govern de Sánchez -actualment en funcions- és fruit del càlcul polític i de la pressió social, exercida entre altres per la Confederació Estatal d'Associacions Veïnals (CEAV) de què forma part la plataforma amb seu a Amposta. El senador socialista ebrenc Manel de la Vega ja va aplegar-se a destacar la doble fita, autopista gratuïta i amb tres carrils, amb la investidura del nou president espanyol pendent i unes possibles noves eleccions a l'horitzó: **"En campanya electoral ens vam comprometre a mantenir la gratuïtat de les autopistes, i complim. Una molt bona notícia que afecta la competitivitat de les empreses, i a la gent de les Terres de l'Ebre i el Camp de Tarragona"**,