

El Govern espanyol acorda amb Brussel·les la retirada del pagament per ús de les autovies, a canvi d'apostar pel tren de mercaderies

carrils

ha dit.

"Volien enganyar-nos, perquè Europa realment no havia obligat a res. No podem permetre una privatització encoberta de la via pública perquè Florentino Pérez i companyia continuen sucant-hi pa", es desfogava Navarro, qui reclama **"que les empreses de manteniment dixin de ser càrtels i siguin empreses públiques de l'Estat, que donen feina de qualitat"**, i celebra la reducció del nombre de víctimes mortals a l'eix mediterrani amb l'alliberament de l'autopista de peatge.

Malgrat sentir-se a prop d'aconseguir l'objectiu de tenir una via ràpida de qualitat i gratuïta, la plataforma no té cap intenció de dissoldre's i continuarà **"recollint informació"**.

EN CONTRA DE LA GRATUÏTAT En canvi, ni el Govern de la Generalitat ni altres associacions de transportistes veuen bé que es renunciï al pagament per ús. El Govern català ha mantingut des de fa anys l'aposta per una vinyeta o taxa pública per a usar tota la xarxa de carreteres, tot i que fonts de la Delegació del Govern a l'Ebre admeten que esta opció dixa de tenir sentit si no es poden incloure les vies ràpides que ara per ara són

de titularitat estatal, com l'AP-7.

Al seu torn, la cooperativa ebrencsa SCCL (COTRAT), la majoria dels socis de la qual fan transport internacional, no veu amb bons ulls que els camioners estrangers no paguen res per usar la xarxa d'alta capacitat estatal i, en canvi, la majoria de països europeus tinguen implantats sistemes de pagament, per dia, per quilòmetre o amb algun altre barem. La gerent de COTRAT, Àngels Bladé, considera que qualsevol fórmula d'este tipus permetria que les autopistes i autovies tinguessen millors prestacions perquè ara **"fan pena"**. **"Es podrien introduir bonificacions i exempcions als usuaris més habituals d'aquí, perquè nosaltres ja paguem estes infraestructures amb impostos, però no podem ser l'únic país d'Europa on el trànsit segueix de bades"**, lamenta. Bladé també es mostra escèptica davant la previsible aposta pel tren per a transportar mercaderies: **"Han tingut frenat durant anys el corredor mediterrani"**. Sobre la possible afectació al sector del transport per carretera, creu que seria relativa: **"La logística del tren és de llarg recorregut, però després no arriba a tot arreu"**.

I A MÉS...

La prioritització del transport públic de mercaderies podria afavorir el Catalunya Sud

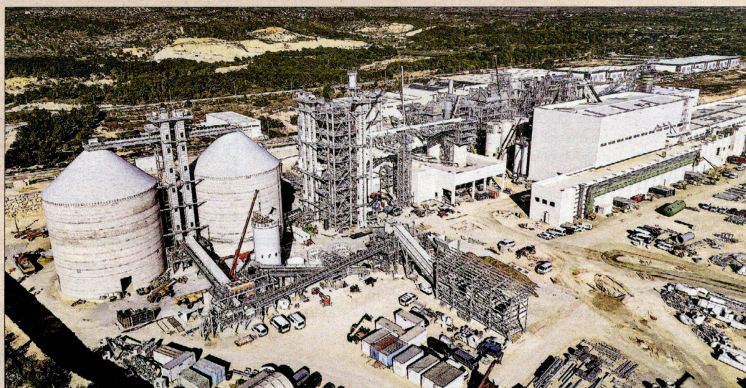
El pagament per ús serà substituït per l'entrada en vigor d'una llei de Mobilitat Sostenible "per a millorar la planificació, coordinació i eficiència de les polítiques de transport públic i donar suport a la digitalització del transport". Això implica "mesures específiques per a promoure el transport ferroviari de mercaderies, per a reduir les emissions del transport terrestre", assenyala l'esborrany d'addenda al Pla de racionalització enviat per Madrid a l'executiu comunitari, recollit pel diari *El País*. Se citen tres mesures concretes: un programa de desenvolupament d'autopistes ferroviàries en aquells corredors en què resulte viable i existisca un interès empresarial; la bonificació dels canons ferroviaris per als tràfics de mercaderies

durant un període mínim de cinc anys, i un programa d'incentius per al canvi modal de la carretera al ferrocarril.

Tot plegat, admeten fonts oficials de la Delegació del Govern a les Terres de l'Ebre, pot afavorir l'aposta històrica de la Generalitat pel polígon Catalunya Sud a partir de l'ateratge de la multinacional Kronospan, que ja ha aprovat una segona línia de producció que requereix la connexió ferroviària amb la factoria per a exportar taulers OSB cap a Europa. La clau de tot plegat és un ramal ferroviari de connexió amb el corredor del Mediterrani, i la Generalitat ja està treballant amb l'Administrador Estatal d'Infraestructures Ferroviàries (Adif) per a licitar l'estudi informatiu de la nova infraestructura.

Fonts oficials del Govern a l'Ebre expliquen que l'objectiu no és tant facilitar l'exportació per ferrocarril a través de la col·lapsada frontera del Pertús, com garantir bones connexions amb els ports de Tarragona i Barcelona, on l'activitat exportadora i importadora és ingent. La Generalitat serà l'administració que tramite tot el projecte de construcció del nou ramal, si bé després serà l'Adif el que hagi de gestionar l'operació a través del corredor mediterrani.

A més a més, Kronospan generarà un clúster de la fusta i l'acceleració del Catalunya Sud pot atraure altres empreses, així que tot plegat pot aportar la massa crítica necessària per a implantar al Catalunya Sud una veritable estació intermodal de mercaderies.



BAD^T23

Biennal d'Art
Diputació
de Tarragona

Exposició del 15.09.2023 al 10.12.2023

MAMT • Carrer Santa Anna, 8 • Tarragona • www.dipia.cat/mamt



MUSEU D'ART MODERN
TARRAGONA



Diputació Tarragona

Pedro Rogerio Aires Torres //
Judith Bou Comas //
Mariona Cañadas Ceron
Pedro Murúa Sanchez //
Daniel Alberto De la Barra //
Maidor López Saenz //
Pau Magrané Figuera //
Antonio Menchen Iglesias //
Sofía Montenegro //
Daniel Moreno Roldán //
Joaquim Davis Packard Blasco //
Ignasi Prat Altimira //
María Remedios Silvestre Linde //
Marta Van Tartwijk Crespo //