



Fotografia d'arxiu d'una de les manifestacions organitzades pel col·lectiu FOTO: JOAN REVILLAS

Catalunya La terra dels peatges

Dos de cada 100 quilòmetres de la xarxa de carreteres són de pagament. A l'Estat espanyol trobem 166.000 quilòmetres d'asfalt, dels quals 3.040 són de peatge. Són vàries les comunitats autònomes afectades, tot i que el territori més perjudicat és Catalunya: un de cada cinc quilòmetres de pagament a l'Estat és català. Per exemple, per creuar els tres quilòmetres del túnel de Sóller, a Mallorca, s'han de pagar 1,65 euros per cada mil metres, mentre que els usuaris que recorren els 28 quilòmetres que separen Puxeiros i Baiona, a Pontevedra, només abonaran 0,05 cèntims per quilòmetre. Al podi dels peatges més cars també hi ha els túnels del Cadí (0,38 cèntims/km) i de Vallvidrera (0,24 cèntims/km).

Trànsit

El moviment veïnal 'Prou AP-7 gratuïta ja' reprèn els talls un cop al mes a l'N-340

Els veïns refusen el desviament bonificat de camions per l'autopista i s'oposen a una possible vinyeta que privatitzi la via pública amb un nou impost. La pròxima aturada serà el 18 de maig

NÚRIA MESSEGUER
AMPOSTA

El moviment veïnal «Prou! AP-7 Gratuïta Ja» ha tornat a reprendre els talls de l'N-340 amb una nova protesta a l'altura de les Cases d'Alcanar (Montsià). El Departament d'Interior ha autoritzat novament les protestes, després de denegar el permís per als talls setmanals durant l'últim mes amb l'argument que l'assistència no superava les 20 persones.

A partir d'ara, però, els veïns han anunciat que els talls seran mensuals, alternativament a les Cases d'Alcanar i Amposta, fins al 31 de desembre, quan està previst que s'aixequin les barreres dels peatges de l'AP-7 entre Salou i Alacant per la finalització de la concessió. Així doncs, com anunciava el seu portaveu, Llorenç Navarro, «en total ens queden set

talls fins a arribar a la data». Tot i que no descarten que la seva mobilització acabi aquí, «perquè portem vint anys renovant concessions».

I és que a Catalunya hi ha 1.719 quilòmetres de vies d'altres prestacions dels quals 676 (39%) són de peatge explícit; 346 (20%) són de peatge a l'ombra, i 697 (41%) són vies no concessionades. Gairebé la meitat de la xarxa (46%) és de titularitat de la Generalitat. L'altre 54% és de l'Estat.

Rebuig a la vinyeta i a la construcció de rotondes

El moviment, a més, denuncia la construcció de rotondes que «destrossen» l'N-340 perquè l'està convertint en una via urbana. El Ministeri de Foment va anunciar a principis d'any la construcció de noves rotondes de l'N-340 al seu

157

● És el nombre de vegades que s'ha amortitzat el cost del tram entre l'Hospitalet de l'Infant fins a Alacant de l'autopista AP7, segons fonts del moviment veïnal 'Prou aturem l'AP-7 ja'.

80%

● És el percentatge d'accidents causats per un xoc frontal. Segons la plataforma, aquesta altíssima mortalitat, causada en gran part per imprudències, es podria evitar construint més carrils.

pas per les Terres de l'Ebre, concretament als trams d'Alcanar, Sant Carles de la Ràpita, Camarles, l'Ametlla de Mar i l'Hospitalet de l'Infant. La funció de les rotondes és per «contribuir a la rebaixa de la sinistralitat», segons el govern. El pressupost de les obres és d'1,75 milions d'euros.

El moviment també reclama que es mantingui la gratuïtat de les autopistes que finalitzen la concessió i rebutgen la implantació de la vinyeta per finançar el seu manteniment. Un model que, consideren, permetrà perpetuar els beneficis de les concessionàries i les grans constructores de les últimes dècades, especialment després, segons denuncien, que la concessió de l'AP-7 hauria d'haver finalitzat fa més de 20 anys enreure. «Volem informar la gent com converteixen la nacional en una carretera urbana com volen els

nostres representants», explicava Llorenç Navarro. A més a més, ha afegit que aquesta configuració deixaria l'N-340 com a «inviabile» per contribuir al desenvolupament econòmic de les Terres de l'Ebre. Al darrere de tot plegat, els veïns creuen que s'hi podrien amagar «interessos urbanístics». Per a Navarro i el seu moviment informar a la gent és prioritari «perquè tots els polítics, siguin del color que siguin, estan comprats», explicava. Segons Navarro, la informació que rebem està esbiaixada; «cal informar a la gent i explicar-los com les concessions s'han renovat il·legalment» i que l'única voluntat dels polítics serà «que paguéssim sempre».

Aturar les bonificacions

D'altra banda, el govern espanyol ha aplicat les bonificacions dels peatges de l'AP-7 en el tram entre Peníscola i Torreblanca (Castelló), que prolongarà les que ja s'apliquen entre Peníscola i l'Hospitalet de l'Infant per treure el trànsit pesant de l'N-340. Així, els camions es veuran obligats a passar per l'AP-7 amb una rebaixa del 50% aquells que efectuïn trajectes interns i del 42,53% els de llarg recorregut.

Segons Navarro, aquesta mesura només «culpabilitza el transport pesant» i d'aquesta manera «els peatges els estan pagant meitat pels camioners i meitat per l'Estat» però en canvi «el benefici és 100% de les empreses concessionàries». Segons Navarro, el moviment torna a aturar les carreteres i continuen tant «decidits» com el primer dia a combatre aquesta «injustícia». La pròxima aturada serà el 18 de maig a Amposta.