

## Adeu al peatge de l'AP-7 entre Tarragona i Alacant



L'autopista AP-7 entre Tarragona, València i Alacant ha suprimit a les 00.00 hores d'aquest Cap d'Any el cobrament de peatge als seus usuaris. També ho ha fet l'AP-4 entre Sevilla i Cadis. Així, deixen de pagar taxa els conductors que diàriament circulen per aquestes vies, de les més transitades de l'Estat, amb una mitjana d'entre 20.124 i 24.477 usuaris al dia.

La supressió de les barreres de peatge en aquestes autopistes és conseqüència de la conclusió del contracte de concessió de la seva explotació, que fins ara ha tingut Abertis, i la seva conseqüent reversió a l'Estat.

Són les segones vies de pagament a arribar al final e la seva concessió, aixecar el peatge i passar a estar gestionades per l'Estat, un any després que ho fes l'AP-1 Burgos-Armiñón, via que gestionava el grup Itinere i que va quedar lliure de peatge l'1 de desembre del 2018.

En tots els casos, és fruit de la decisió que va adoptar el govern espanyol actualment en funcions de no prorrogar els contractes de concessió d'autopistes de peatge que vincessin. D'aquesta manera, des d'aquest dimecres els 467 quilòmetres de longitud que sumen aquestes dues autopistes queden lliures de pagament i passen a ser gestionats pel Ministeri de Foment.

L'AP-4 Sevilla-Cadis té 93,8 quilòmetres de longitud, pels quals actualment circulen una mitjana de 24.477 conductors al dia, si bé aquesta xifra s'eleva a gairebé 35.000 vehicles en els mesos d'estiu. Els trams de l'AP-7 Tarragona-València i València-Alacant tenen, respectivament, 225,32 i 148,5 quilòmetres de longitud.

El primer d'aquests traçats registra un trànsit mitjà de 22.707 vehicles al dia, mentre que el que uneix València i Alacant comptabilitza 20.124 trànsits, si bé també en els mesos estivals superen la cota dels 36.000 usuaris al dia, segons dades oficials del Ministeri de Foment.

## **Manteniment amb l'erari públic**

Aquest ministeri, en fer-se càrrec d'aquestes vies, haurà d'encarregar-se també del seu manteniment, que passarà a dependre de l'erari públic. Fins ara se n'encarregava Abertis a compte del peatge que cobrava als usuaris de les vies.

No obstant això, Foment no ha pogut resoldre a temps el concurs públic que va llançar per seleccionar l'empresa que reemplaci Abertis a l'hora de realitzar aquests treballs de conservació i manteniment, estimats en 153 milions d'euros anuals.

Per això, ha resolt encomanar-ho a Sacyr, FCC i API Movilidad, a través de "contractes d'emergència" i fins que s'adjudiqui el contracte original.

Foment no ha resolt aquest contracte perquè ha estat recorregut per Abertis davant les discrepàncies que el grup i el Ministeri mantenen sobre els treballadors de la companyia que han de subrogar-se en els treballs de manteniment de les vies.

El grup d'autopistes ha pactat ja un ERO per a 136 treballadors de les autopistes, el 45,3% de la seva plantilla total, els lligats a l'administració i cobrament del peatge.

Aquestes dues noves autopistes aixequen el seu peatge i tornen a l'Estat mentre segueix pendent el debat que l'Executiu pretenia llançar per consensuar un model de finançament de la xarxa de carreteres, que passa per sospesar l'eventual articulació d'una taxa per ús en tota la xarxa de 12.000 autopistes del país, una de les més extenses d'Europa.