

# Un any de la fi dels peatges entre la saturació de l'AP-7 i el possible futur del pagament per ús

*Els especialistes aposten per la velocitat variable i l'impuls del Corredor Mediterrani per compensar el col·lapse*



Uns cotxes surten d'un antic peatge de l'AP-7 | ACN

El 31 d'agost de 2021 es van aixecar les barreres de les autopistes AP-7, AP-2, la C-32 i la C-33, després de dècades de pagament per accedir a les vies de circulació ràpida. La concessió d'aquestes vies acabava a la mitjanit d'aquell dia i el govern estatal feia mesos que havia anunciat que no es renovaria. La seva retirada, però, ha comportat **contratemps com l'augment del trànsit i dels accidents, o la caiguda d'ingressos per IBI d'algunes localitats** com Sant Julià de Ramis o Bàscara. Un any després, els experts aposten per mesures com la **velocitat variable** o l'impuls del **Corredor Mediterrani**, mentre que Europa reclama un nou model de pagament en funció dels quilòmetres recorreguts i les emissions dels vehicles.

En el moment de la retirada dels peatges, la titular del ministeri de Transports, **Raquel Sánchez**, ja va dir que el pagament es recuperaria "en un futur", amb un sistema "no assimilable al peatge tradicional". Segons va indicar la ministra aleshores, l'executiu espanyol contemplava començar a aplicar el **nou sistema de pagament a partir del 2024**, malgrat que el mecanisme encara està per concretar.

Tal com ha destacat l'enginyer **Lluís Puerto**, president de la Comissió de Mobilitat del Col·legi

d'Enginyers Industrials de Catalunya, **els peatges representaven un "greuge territorial" per Catalunya.** "Una via vertebradora de tot el territori com l'AP 7 estava subjecte a un peatge quan milers i milers de quilòmetres a l'Estat no ho estaven, i això es percebia com una injustícia", ha apuntat. Tanmateix, ha considerat que la retirada del pagament ha tingut conseqüències negatives en forma de retencions, accidents i empitjorament del manteniment.

[noticiadiari]2/235623[/noticiadiari]

Pels enginyers industrials de Catalunya hi ha diverses mesures a prendre per tal de millorar el servei que ofereixen avui les autopistes. Entre aquestes, demanen fer **més inversions en infraestructura i tecnologia, augmentar el manteniment de les carreteres** amb concursos o concessions a empreses privades i instaurant mesures com la **velocitat variable**. "Baixar la velocitat progressivament a 100, 80 o 60 km/h fa que el flux pugui moure's a poc a poc, però sense aturar-se i que en moments sense congestió, com la nit, es pugui tornar a 120", ha indicat Puerto.

Una altra de les mesures que ha proposat l'entitat per reduir la conflictivitat de les principals vies de comunicació és l'aposta pel **transport per ferrocarril**, especialment de mercaderies. Així, el col·legi ha reclamat més inversions per fer realitat el Corredor Mediterrani. "A Espanya només un 4% de les mercaderies es porten en tren, mentre que hi ha països d'Europa que estan al 17%. Això són milers i milers de camions", ha defensat l'especialista.

Sobre la recomanació de la Unió Europea per fomentar el copagament de les carreteres, Puerto ha considerat que, ara mateix, és poc possible que tornin els peatges a Catalunya. Tanmateix, ha reconegut que **el compromís climàtic i l'esforç per fer més sostenibles els serveis públics, com les autopistes, pot fer tornar el pagament per ús.** "És una recomanació que segurament caldria atendre en algun punt, però si es fa, no pot ser amb greuges territorials com s'ha fet fins al moment", ha defensat abans d'apostar per fer que els diners que es recaptin reverteixin en les mateixes carreteres.

En la mateixa línia crítica s'ha expressat **Àlvar Garola**, professor de la UPC i membre de la comissió d'economia territorial i urbana del Col·legi d'Economistes de Catalunya. **"No es va fer la reflexió que s'hauria d'haver fet sobre que passaria en el moment en què acabes el període concessional de les grans autopistes"**, ha assenyalat. Així, ha citat els casos de l'AP2 o l'AP7, les "grans autopistes" que vertebraven el país. "Hauria estat molt bé fer un plantejament estratègic. Volem mantenir el peatge? Volem que siguin gratuïtes? S'han pres les decisions segurament massa sobre la marxa", ha exposat.

A parer seu, el futur passa per un **model de peatges que sigui "integral"** i afecti tot l'Estat, tant autopistes com autovies d'alta capacitat. "Al final a la llarga tendrem a un sistema de pagament, perquè ens ho demana Europa i per un tema de recursos", ha afegit. D'altra banda, ha admès que la retirada dels peatges a les autopistes catalanes no ha tingut un efecte especialment notable per la competitivitat del país, ja que, de fet, el seu cost té un pes molt reduït a un còmput del transport on cada cop pesa més el preu dels combustibles.

El president de la Confederació Empresarial de Transports per Carretera de Catalunya (CETCAT), **Eduard Ayach**, ha aprofitat l'aniversari de la liberalització de les autopistes per demanar més inversió. Han considerat que després d'un any el trànsit a l'autopista ha crescut de forma important i **pateixen perquè la infraestructura no quedi obsoleta.**

Per altra banda, Ayach ha recordat que les limitacions de velocitat que vol impulsar el **Servei Català de Trànsit** en determinats trams només implicarien "una **pèrdua de competitivitat**" en el transport de mercaderies perquè perdran "més temps a la carretera". Per tant, l'única sortida que hi veuen a la descongestió és invertir en millores a la via.

[noticiadiari]2/237899[/noticiadiari]

Per contra, el president de la **CETCAT** es queixa per la "**criminalització**" que han fet les administracions amb els **transportistes** vinculant-los a la sinistralitat. "A nosaltres ens van expulsar de la Nacional II el 2014 i des d'aleshores anem per l'autopista, ara el que ha crescut és el trànsit de vehicle privat", ha recordat Ayach. La patronal dels transportistes ha lamentat que les administracions no hagin gestionat correctament la liberalització dels peatges. "Una infraestructura com l'AP-7 necessitava una previsió abans de l'alliberament", ha conclòs.

## Fins a un 90% més de trànsit

**Un dels efectes més evidents de la retirada dels peatges ha sigut l'augment de cotxes.** A Lleida, el trànsit de vehicles per l'AP-2 de Lleida a Montblanc ha augmentat un 89,89% des que es va treure el pagament, l'1 de setembre. Segons el Ministeri, aquest tram registra un volum de trànsit diari de 18.231 vehicles, mentre que el 2019 era de 9.601. Del total, el 65,5% correspon a vehicles lleugers i el 34,4% a vehicles pesants. En el cas dels camions, segons dades facilitades pel subdelegat del govern espanyol a Lleida, **José Crespín**, l'augment del seu pas per l'autopista suposa un 164% en comparació a fa un any.

La gratuïtat de l'AP-2 al seu pas per Lleida també ha motivat la reivindicació de **més accessos** per tal de fer-la més permeable. Així, la Diputació de Lleida va presentar un estudi per fer-ne cinc i després de reunir-se amb representants del Ministeri, s'ha aconseguit que se'n projectin dos, un a **Castelldans**, a les Garrigues i l'altre a **Vimbodí**, al límit de la demarcació amb Tarragona. Això no obstant, l'Estat ja ha anunciat també que s'estudiaran nous accessos a Seròs i a Artesa de Lleida, al Segrià.

## "Mai més"

Des del Camp de **Tarragona** i les **Terres de l'Ebre**, el **moviment veïnal** per l'alliberament de les autopistes s'ha rebatejat ara com a **Mai Més Peatges**. Després de la retirada de les tanques, han refermat la seva oposició a tornar a pagar per circular per les vies ràpides al mateix temps que han reiterat la seva demanda de millores a l'AP-7 i l'N-340.

[noticiadiari]2/223975[/noticiadiari]

L'entitat ha rebutjat que s'usin les xifres de sinistralitat i les cues per crear un clima d'opinió que justifiqui la imposició de nous mètodes de pagament, com ara la vinyeta. "La gent dirà que les xifres són escandaloses, però són pràcticament les que teníem, amb una diferència: **l'N-340 porta prop de 32 mesos sense cap mort**. Era una via que tenia de 12 a 14 víctimes mortals cada any", ha apuntat el portaveu de l'entitat, **Llorenç Navarro**.

Per contra, han reiterat la necessitat que s'habiliti un **tercer carril** al tram sud de l'autopista alliberada, que s'obrin **nous accessos** i s'estableixin **protocols** per actuar quan es produeixen **accidents**. De fet, han considerat que les imatges de cues i problemes viaris a l'autopista els últims mesos venen de molt lluny. "**I és clar que va carregada l'AP-7: van obligar tot el transport pesant a passar-hi des de 2018**. Ho sabien. Haurien de millorar les infraestructures que va deixar Franco, tenim les mateixes ara. Han destrossat l'N-340 fent rotondes, posant línies contínues i no n'han millorat la qualitat", ha subratllat Navarro.

## De peatges a plaques

A les comarques de Barcelona un altre dels punts que ha notat la desaparició dels peatges és el **Maresme**. Allà, el trànsit que circulava per la carretera N-II travessant els pobles s'ha reduït notablement. Segons dades del Servei Català de Trànsit, la reducció és d'entre el 30% i el 40%, en funció del tram. El transvasament més notable d'una via a l'altra es dona a l'extrem nord de la comarca. **L'N-II a l'alt Maresme ha perdut un 33% del seu trànsit habitual**, uns 11.000 vehicles, i d'aquests n'hi ha 8.500 que ara utilitzen l'autopista per desplaçar-se. Això suposa un augment del 40% del trànsit a la C-32. "L'autopista és una bona alternativa i s'ha notat moltíssim", ha celebrat el regidor de Mobilitat de Calella, **Josep Torres**.

Tancats els peatges, una altra de les transformacions pendents és el **reaprofitament de les estructures, ara abandonades**. En aquests mesos s'han eliminat les cabines centrals de pagament i s'han definit els nous carrils, però a banda i banda de la via encara queda el record físic de l'antiga C-32 de pagament. El Govern té un projecte per convertir aquests espais en plantes fotovoltaïques, però hi ha ajuntaments que també hi volen dir la seva. És el cas d'Arenys de Mar, que ha enviat una proposta al Departament de Territori i Sostenibilitat per poder gestionar un espai que consideren "infrautilitzat".