

ANIVERSARI DE L'ALLIBERAMENT DE LES AUTOPISTES

L'Estat vol fer pagar a les autovies i autopistes a partir del 2024, però no detalla amb quin mecanisme

Els experts aposten per la velocitat variable per reduir la conflictivitat per la retirada dels peatges

El govern espanyol vol fer pagar a les autovies i autopistes a partir de l'any 2024, però de moment encara no ha decidit el model de pagament.

Barcelona
ACN

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, 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 destaca 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", apunta.

Tanmateix, considera que la retirada del pagament ha tingut conseqüències negatives en forma de retencions, accidents i em-



FOTO: ACN / Diversos cotxes i camions circulen per l'AP-7

pitjorament del manteniment. 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", apunta Puerto.

Una altra de les mesures que proposa 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 reclama més inversions per fer realitat el Corredor Mediterrani. Sobre la recomanació de la Unió Europea per fomentar el copagament de les carreteres, Puerto considera que, ara mateix, és poc possible que tornin els peatges a Catalunya. Tanmateix, reconeix que el compromís climàtic i l'esforç per fer més sostenibles els serveis públics, com les autopistes, pot fer tornar el pagament per ús.

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. 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%.

La patronal gironina veu amb "recel" el nou model de pagament del Govern

La Cambra de Comerç de Girona i l'Associació de Transportistes de les comarques gironines (Asetrans) aposten per seguir amb el desdoblament de la Nacional II a la demarcació tot i que l'AP-7 sigui gratuïta. El president de la Cambra, Jaume Fàbrega, va remarcar que aquest projecte és "importantíssim" per reduir "el col·lapse" de vehicles que hi ha a l'autopista. Per altra banda, les

dues institucions miren amb recel el model de pagament que vol impulsar el govern espanyol. Si bé accepten que s'hagi de pagar per garantir el manteniment de la via no volen que els nous peatges tornin a ser "una guardiola estatal", tal com va afirmar el vicepresident d'Asetrans, Eduard Ayach.

El primer aniversari de la gratuïtat de l'AP-7 ha implicat un major volum de trànsit a les carrete-

res de la demarcació de Girona. Aquest volum de trànsit implica més accidents i perillositat però també suposa una pèrdua de "competitivitat" per al transport de mercaderies.

El president de la Cambra de Comerç de Girona, Jaume Fàbrega, va assegurar que les carreteres gironines pateixen un "col·lapse" i això significa que cal seguir endavant amb el desdoblament de la Nacional II.

Fàbrega creu que és "importantíssim" que el govern espanyol no renunciï al projecte perquè suposaria donar alternatives de transport per a les mercaderies i també pel vehicle privat.

Reaprofitar els antics peatges per generar més activitat econòmica

Una altra de les transformacions pendents un any després de la fi de la concessió de l'autopista és el reaprofitament de les 'platges' dels antics peatges. En aquest 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 es-

Moviment veïnal a Tarragona per l'alliberament d'autopistes

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, refermen la seva oposició a tornar a pagar per circular per les vies ràpides al mateix temps que reitera la seva demanda de millores a l'AP-7 i l'N-340. L'entitat rebutja 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 la vinyeta.

L'N-II redueix entre el 30% i el 40% el trànsit al Maresme

Un any després de l'alliberament dels peatges de la C-32 al Maresme, el trànsit que circulava per la carretera N-II travessant els pobles s'ha reduït notablement. Segons dades del Servei Català de Trànsit extretes del mes de maig, 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 Ma-

pais en plantes fotovoltaïques, però hi ha ajuntament 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". Demana poder convertir l'espai de les cabines de l'antic peatge en un aparcament que inclogui també una àrea per a autocaravanes.